POLÍTICA NACIONAL MULTISECTORIAL DE SEGURIDAD VIAL

2023 – 2030

**Tabla de contenido**

1. [INTRODUCCIÓN 4](#_bookmark0)
2. [BASE NORMATIVA 5](#_bookmark1)
   1. [Normas nacionales 5](#_bookmark2)
   2. [Normas y acuerdos internacionales 6](#_bookmark3)
3. [DIAGNÓSTICO 6](#_bookmark4)
   1. [Enunciado y definición del problema público 7](#_bookmark5)
   2. [Conceptos clave 22](#_bookmark7)
   3. [Modelo del problema público 26](#_bookmark8)
      1. [Estructuración conceptual 26](#_bookmark9)
      2. [Estructuración operativa 29](#_bookmark10)
      3. [Enfoques de análisis y abordaje del problema público 37](#_bookmark11)
   4. [Situación actual 38](#_bookmark12)
      1. [Análisis de causas 39](#_bookmark13)
      2. [Temporalidad y esfuerzos previos 133](#_bookmark18)
      3. [Efectos y consecuencias del problema público 137](#_bookmark19)
   5. [Situación futura deseada 156](#_bookmark21)
      1. [Análisis de la tendencia 157](#_bookmark22)
      2. [Riesgos y oportunidades 161](#_bookmark23)
      3. [Análisis de escenarios a largo plazo 163](#_bookmark24)

[3.5.4. Aspiraciones de la población 168](#_bookmark25)

* 1. [Alternativas de solución 173](#_bookmark26)
  2. [Análisis Costo – Beneficio 205](#_bookmark27)
     1. [Metodología 205](#_bookmark28)
     2. [Monetización de los costos y beneficios 205](#_bookmark29)
     3. [Cálculo del valor presente neto de cada alternativa 219](#_bookmark30)
     4. [Análisis de sensibilidad. 220](#_bookmark31)

1. [OBJETIVOS PRIORITARIOS Y LINEAMIENTOS 224](#_bookmark32)
   1. [Objetivos prioritarios 224](#_bookmark33)
   2. [Lineamientos 231](#_bookmark34)
2. [PROVISIÓN DE SERVICIOS 243](#_bookmark35)
   1. [Servicios 243](#_bookmark36)
   2. [Estándares nacionales de cumplimiento 251](#_bookmark37)
   3. [Indicadores de los servicios 288](#_bookmark38)
   4. [Actividades operativas para proveer los servicios 289](#_bookmark39)
      1. [Fichas de Actividades Operativas para proveer el servicio 290](#_bookmark40)
      2. [Alineamiento de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial a](#_bookmark41) [nivel vertical 344](#_bookmark41)
      3. [Alineamiento de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial a](#_bookmark42) [nivel horizontal 350](#_bookmark42)
3. [SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN 360](#_bookmark43)
   1. [Seguimiento 360](#_bookmark44)
   2. [Evaluación 361](#_bookmark45)
4. [GLOSARIO Y ACRÓNIMOS 361](#_bookmark46)
5. [ANEXOS 367](#_bookmark47)

[Anexo A-1. Acciones por considerarse para la implementación de las](#_bookmark48) [alternativas de solución 367](#_bookmark48)

[Anexo A-2. Proceso de evaluación de alternativas de solución 373](#_bookmark49)

[Anexo A-3. Costos de componentes de alternativas de solución 386](#_bookmark50)

[Anexo A-4. Fichas técnicas de indicadores de objetivos prioritarios 394](#_bookmark51)

[Anexo A-5. Fichas técnicas indicadores de cada servicio 405](#_bookmark52)

1. [BIBLIOGRAFÍA 464](#_bookmark53)
2. [RESUMEN EJECUTIVO 468](#_bookmark54)

# INTRODUCCIÓN

La población peruana involucrada en siniestros de tránsito presenta una tendencia creciente en los últimos 30 años. Más de 85 mil personas han fallecido y cerca de 1.2 millones han resultado con lesiones producto de estos eventos evitables durante este periodo. Mientras que en el año 1991 la cifra de víctimas fue algo menos de 23.5 mil personas; en el año 2019 supera las 67 mil. La tasa promedio de crecimiento de la población afectada por algún siniestro de tránsito, entre los años 1991 y 2019, ha sido de 3.8%, muy por encima del crecimiento poblacional reportada por el INEI durante el mismo periodo.

Frente a esa problemática se han ensayado diversos esfuerzos organizacionales como la creación del Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV), ahora adecuado a Comisión Multisectorial de Seguridad Vial (CMSV)1, la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) y la Dirección de Seguridad Vial; que han sido complementados con esfuerzos desde el ámbito normativo y del planeamiento estratégico. A la fecha se tiene como instrumento rector el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017-2021, el cual forma parte de la secuencia de símiles instrumentos de gestión para los periodos 2007-2011 y 2011-2015.

A pesar de ello, la pérdida de vidas humanas y los daños graves y permanentes asociados a siniestros de tránsito son crecientes, como resultado de la confluencia de diversos factores, a pesar de que se haya sesgado sólo en el factor humano y su aparente irresponsabilidad exclusiva en la ocurrencia de los siniestros de tránsito. A lo largo de los últimos 30 años, han existido esfuerzos aislados por parte de los actores responsables, según el alcance de sus funciones; sin embargo, no ha existido una política pública integral, de carácter vinculante con los instrumentos de gestión de cada una de las entidades responsables de los temas asociados a la seguridad vial en el país y que los aborde de manera integral.

Es innegable y existen diversas evidencias para afirmar que el enfoque de la seguridad vial aplicado históricamente ha estado alejado de las mejores prácticas internacionales. Dicho enfoque ha buscado responsabilizar únicamente a los usuarios de las vías y por tanto han adquirido peso gravitante las labores de instrucción de normas y reglas de tránsito, de campañas de sensibilización, descuidando la multidimensionalidad de la seguridad vial, en la que la Gestión Institucional para el diseño de políticas públicas, la infraestructura perdonadora de errores, el comportamiento seguro de los usuarios viales para evitar conductas de riesgo y la atención pre y post evento evite lesiones graves y/o consecuencias en la salud de las personas, son claves para mitigar los impactos en la morbi-mortalidad a causa de siniestros viales en el país.

En ese contexto, es una buena oportunidad la elaboración de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial, como Política de Estado de carácter multisectorial, porque del sustento científico de la problemática y alternativas de solución, podemos dar pase a lineamientos y servicios que sean diseñados mensurando y comprometiendo las responsabilidades de cada sector, facilitando los espacios de coordinación y cooperación a nivel de sectores y niveles de gobierno.

Como conjunto de lineamientos para atender un problema público específico, la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial busca recoger la vasta y buena experiencia

1 Conforme Decreto Supremo Nº 021-2018-MTC, sobre aprobar la Sección Primaria del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transporte y Comunicaciones

internacional en la materia, adoptando el enfoque de Sistema Seguro con el fin de disminuir las muertes y las lesiones y llegar a la Visión Cero, y afianzando medidas realistas que garanticen una mejor gestión de seguridad vial, vías más seguras, una óptima gestión de velocidades, vehículos más seguros, usuarios que practiquen la convivencia vial en forma segura, y mecanismos de respuesta oportuna al evento y las consecuencias posteriores del mismo.

# BASE NORMATIVA

Es rol del Estado, como fin supremo, proteger a la persona; y en ese sentido, en el marco del desarrollo de la actividad de transporte, debe proteger la vida y salud frente a las externalidades derivadas de la movilidad, resaltando que son eventos evitables. Este principio constitucional finalmente es la base fundamental para reorientar el foco de atención en materia de seguridad vial y se complementa con una serie de regulaciones de carácter nacional y los acuerdos internacionales.

## Normas nacionales

En el esquema jurídico nacional, hasta ahora no se cuenta con una norma específica sobre seguridad vial, lo cual se debe a que su legislación se ha desarrollado desde un enfoque transversal a las normas sobre transporte y tránsito.

En ese marco, se lista la normativa nacional relacionada con la seguridad vial:

* Constitución Política Del Perú (1993).
* Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
* Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades
* Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones
* Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
* Ley N° 29365, Ley que crea el Sistema de Licencias de Conducir por Puntos.
* Ley N° 29237, Ley que crea el Sistema de Inspecciones Técnicas Vehiculares.
* Ley N° 29005, Ley que establece los lineamientos generales para el funcionamiento de las Escuelas de Conductores.
* Decreto Legislativo Nº 1216, Decreto Legislativo que Fortalece la Seguridad Ciudadana en Materia de Tránsito y Transporte
* Decreto Supremo N° 007-2016-MTC y sus modificatorias, Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir.
* Decreto Supremo N° 016-2009-MTC y sus modificatorias, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito.
* Decreto Supremo N° 058-2003-MTC y sus modificatorias, que aprueba el Reglamento Nacional de Vehículos.
* Decreto Supremo N° 017-2009-MTC y sus modificatorias, que aprueba el Reglamento Nacional de Administración de Transporte.
* Decreto Supremo N° 034-2008-MTC y sus modificatorias, que aprueba el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial.
* Decreto Supremo N° 010-96-MTC y sus modificatorias, que regula a la Comisión Multisectorial de Seguridad Vial.
* Decreto Supremo N° 013-2007-MTC, que aprueba el Plan Nacional de Seguridad Vial 2007 – 2011.
* Decreto Supremo N° 019-2017-MTC, que aprueba el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017-2021.
* Decreto Supremo N° 005-2021-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional para el Fomento del Chatarreo.

## Normas y acuerdos internacionales

Internacionalmente, el Perú ha suscrito una serie de convenios vinculantes y no vinculantes sobre seguridad vial, que se detallan a continuación:

Vinculantes:

* + - «Convention on road traffic» de 1968, ratificado por el Perú mediante Decreto Supremo N° 101-2005-RE y cuya entrada en vigor correspondió al 6 de octubre de 2007.
    - Acuerdo de Cartagena2, se creó la Comunidad Andina de Naciones – CAN.
    - Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT, aprobado por el Poder Ejecutivo a través del Decreto Supremo N° 028-91-TC.

No vinculantes:

* + - Resoluciones de Asamblea de la Naciones Unidas sobre la mejora de la Seguridad Vial en el mundo, Resolución 74/299, Resolución 64/255 y Resolución 70/260.
    - Objetivos de Desarrollo Sostenible, PNUD.
* Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas3
* Declaración de Estocolmo al 20304
* Declaración de las Naciones Unidas para el Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo5
* Objetivos globales de Seguridad Vial al 2030, para factores de riesgo de seguridad vial y mecanismos de prestación de servicios67.

# DIAGNÓSTICO

A continuación, se procede a la delimitación del problema público de alcance nacional; a partir del que se identificarán las alternativas de solución, según el siguiente esquema metodológico:

2 Incorporado al derecho nacional mediante el Decreto Ley N° 17851.

3 En 2015, la ONU aprobó la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible cuenta con 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible, que incluyen desde la eliminación de la pobreza hasta el combate al cambio climático, la educación, la igualdad de la mujer, la defensa del medio ambiente o el diseño de las ciudades. 4 Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Alcanzar los objetivos mundiales para 2030 Estocolmo, 19–20 de febrero de 2020

5 Aprobado mediante A/RES/74/299. Extraído de: <https://www.un.org/es/ga/74/resolutions.shtml>

6 Extraído de <https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/road-safety-targets/en/>

7 Indicadores de las 12 metas: [https://www.who.int/violence\_injury\_prevention/road\_traffic/Discussion-](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Discussion-Paper-on-Proposed-Indicators-ES.pdf) [Paper-on-Proposed-Indicators-ES.pdf](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Discussion-Paper-on-Proposed-Indicators-ES.pdf)

**Paso 1. Delimitación del problema público**

**Paso 2. Enunciación y estructuración del problema público**

**Presentación de evidencia** de calidad Determinación del nivel de **complejidad**

Herramientas: encuestas, investigaciones académicas, estudios prospectivos.

Enunciación **breve**, que contiene **una variable**, no debe **expresar una situación de falta de medios**, y puede ser resuelto.

Estructuración **conceptual**.

Estructuración **operativa** (árbol, análisis estructural).

**Situación actual del problema público**

**Enunciado del problema Conceptos claves Modelo del problema**

Con base a ese trabajo, se presenta a continuación los resultados de una forma que va del enunciado del problema, de su conceptualización y operatividad hasta presentar las condiciones actuales de dicho problema.

## Enunciado y definición del problema público

Se enuncia el problema público, materia de esta Política Nacional, en los términos siguientes:

**Pérdida de vidas y capacidades humanas por la inseguridad vial**

En esta sección se precisa la gravedad, alcance, magnitud y urgencia que determinan el problema publico identificado para la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial.

**Gravedad del problema público**

En el Perú, país que está en el grupo de países de bajos y medios ingresos, las muertes y lesiones graves se presentan también como una problemática que muestra una tendencia creciente desde hace 30 años.

## Gráfico 1. Muertes y lesiones en siniestros de tránsito, 1991-2019

70,000

**63,953**

60,000

Lesionada/os

59,453

54,484

58,148

56,499

49,857 50,059

61,512

54,970

50,000

49,291

53,776

46,832

48,395 49,716

40,000

33,467 33,531

40,523

32,944

35,337

30,000

25,294

23,658

32,670

29,945 27,747 29,887

22,462

20,000

20,289

21,327 19,939

10,000

**3,531**

3,208 2,856 3,302

3,110

2,092 2,481 1,956

3,282

3,231

3,510 3,243

2,965

2,826

3,110

2,203

2,320

1,990

3,289 3,118

2,929 3,166 3,481

3,489 2,856 3,209 2,798 2,696 3,244

0

**Fuente**: DIRTIC-DIVEST - Policía Nacional del Perú

1991

1992

1993

1994

1995

1996

1997

1998

1999

2000

2001

2002

2003

2004

2005

2006

2007

2008

2009

2010

2011

2012

2013

2014

2015

2016

2017

2018

2019

**Elaboración**: Dirección de Seguridad Vial - MTC

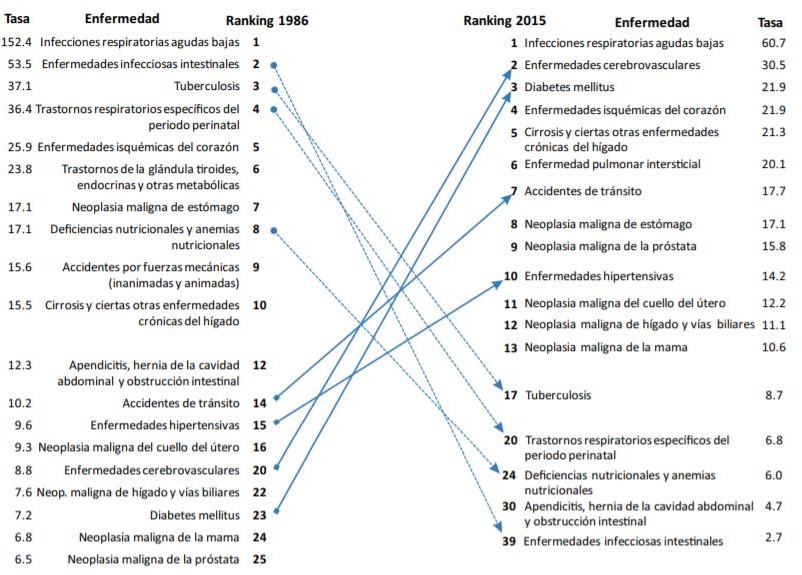
En el periodo 1991-2019 han fallecido más de 85 mil personas y han resultado lesionadas casi 1.2 millones de peruanos y peruanas; cifras que, han mostrado una tendencia creciente habiéndose convertido en principal causa de mortalidad en ciertos grupos como los jóvenes, escenario que muestra la magnitud del problema.

Como se evidencia en el [Gráfico](#_bookmark6)1, la cantidad de víctimas por siniestros viales entre 1991 y 2019 ha tenido un comportamiento creciente con lo que, de no implementar acciones para dar solución al problema público, la tasa de fallecidos en siniestros viales alcanzará un valor de 10,1 en el año 2030, y la tasa de lesionados será de 325.2 por cada 100 mil hab.8, ello muestra un comportamiento creciente y consistente respecto de los lesionados y fallecidos en estos eventos.

Según el Estudio de Análisis de causas de mortalidad en el Perú, 1986 – 2015 (MINSA, 2018), dentro del periodo de análisis, los siniestros de tránsito pasaron de estar en el lugar décimo cuarto al séptimo lugar del ranking como causas principales de mortalidad a nivel nacional, con un notorio incremento respecto de la posición alcanzada en el año 1986..

8 Proyección – Dirección de Seguridad Vial - MTC

## Gráfico 2. Perú, Principales causas de mortalidad. Perú 1986 y 2015



**Fuente:** Base de datos defunciones 1986-2015. Oficina General de Tecnologías de Información. MINSA

Otras conclusiones resaltantes respecto a los siniestros de tránsito para el año 2015 son:

* Es una de las causas de mortalidad más frecuente en los hombres, en el ámbito rural, en la región de la Sierra y en la población pobre.
* Los siniestros de tránsito fueron la principal causa de muerte en los adolescentes, jóvenes y adultos.
* Los departamentos con mayor mortalidad en el 2015 fueron Madre de Dios, Puno, Huancavelica y Ayacucho.

Dichas características están alineadas, según la literatura, a la mayoría de grupos vulnerables a siniestros viales de países en desarrollo. Estos grupos están compuestos por hombres jóvenes, con frecuencia niños y adolescentes, y que pertenecen a los

segmentos más pobres del país9. Asimismo, existe mayor probabilidad de que dichos siniestros se manifiesten en zonas rurales.1011

Es necesario resaltar que los siniestros viales han ocasionado pérdida de bienestar en las personas, al respecto, la OPS estima que la pérdida estimada de años en esperanza de vida por estos eventos es de 1.23 en términos totales, con un sesgo en varones, en donde la pérdida es superior en 0.63 años respecto de las mujeres. En este sentido, en el año 2015 el Perú perdió un total de 417,723 años saludables por motivos de siniestros, determinando una razón de 13 AVISA12 por cada mil habitantes.

## Tabla 1. Efectos de la mortalidad por siniestros13

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **2015** | **TOTAL** | | **Varones** | | **Mujeres** | |
| **Mortalidad total** | **Mortalidad por**  **siniestros** | **Mortalidad total** | **Mortalidad por**  **siniestros** | **Mortalidad total** | **Mortalidad por**  **siniestros** |
| **Esperanza de vida** | 84.48 | 85.71 | 81.69 | 83.20 | 87.27 | 8.15 |
| **Perdida de años en esperanza**  **de vida** | 0.00 | 1.23 | 0.00 | 1.51 | 0.00 | 0.88 |
| **AVP** | 2,756,406 | 417,723 | 1,431,053 | 279,545 | 1,302,026 | 129,328 |
| **Tasa de AVP x 1000** | 88 | 13 | 91 | 18 | 83 | 8 |

**Fuente**: MINSA

**Elaboración**: Dirección de Seguridad Vial - MTC

Desde el año 2015, se ha presentado un incremento de los siniestros de tránsito ocurridos en el país, de los cuales fueron fatales el 2.59% en promedio, teniendo como resultado una razón de fallecidos del 1.22, tal y como se muestra a continuación.

9 Evans, T., Whitehead, M., Diderichsen, F., et al. (2001). Challenging inequities in health: from ethics to action. Oxford University Press. En: https://academic.oup.com/book/26479

10 Afukaar, F., Antwi, P. y Ofosu, S. (2010). Pattern of road traffic injuries in Ghana: Implications of control. En: https:/[/w](http://www.tandfonline.com/doi/citedby/10.1076/icsp.10.1.69.14107?scroll=top&needAccess=true&r)w[w.tandfonline.com/doi/citedby/10.1076/icsp.10.1.69.14107?scroll=top&needAccess=true&r](http://www.tandfonline.com/doi/citedby/10.1076/icsp.10.1.69.14107?scroll=top&needAccess=true&r) ole=tab

11 Hazen, A., y Ehiri, J. (2006). Road traffic injuries: Hidden epidemic in less developed countries. Journal of the National Medical Association. En: https:/[/w](http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2594796/pdf/jnma00296-0083.pdf)w[w.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2594796/pdf/jnma00296-0083.pdf](http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC2594796/pdf/jnma00296-0083.pdf)

12 El indicador AVISA estima las muertes a diferentes edades y discapacidades, pensadas como un año perdido de vida “saludable”, y la carga de la enfermedad derivada de un suceso como un accidente. En términos prácticos, este indicador representa una medida de la brecha entre el estado de salud actual y una situación ideal en la vejez, sin discapacidad y/o enfermedad. (MINSA, 2016)

13 Este valor considera los siniestros viales

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Año** | **Siniestros viales** | **Eventos fatales** | **Fallecidos** | **Razón fallecidos**  **eventos fatales** |
| **2012** | 94 923 | 2 634 | 3 209 | 1.22 |
| **2013** | 102 762 | 2 550 | 3 110 | 1.22 |
| **2014** | 101 104 | 2 331 | 2 798 | 1.20 |
| **2015** | 95 532 | 2 452 | 2 965 | 1.21 |
| **2016** | 89 304 | 2 175 | 2 696 | 1.24 |
| **2017** | 88 168 | 2 343 | 2 826 | 1.21 |
| **2018** | 90 056 | 2 576 | 3 244 | 1.26 |
| **2019** | 95 800 | 2 501 | 3 110 | 1.24 |

**Fuente**: Policía Nacional del Perú / DIRTIC - DIVEST

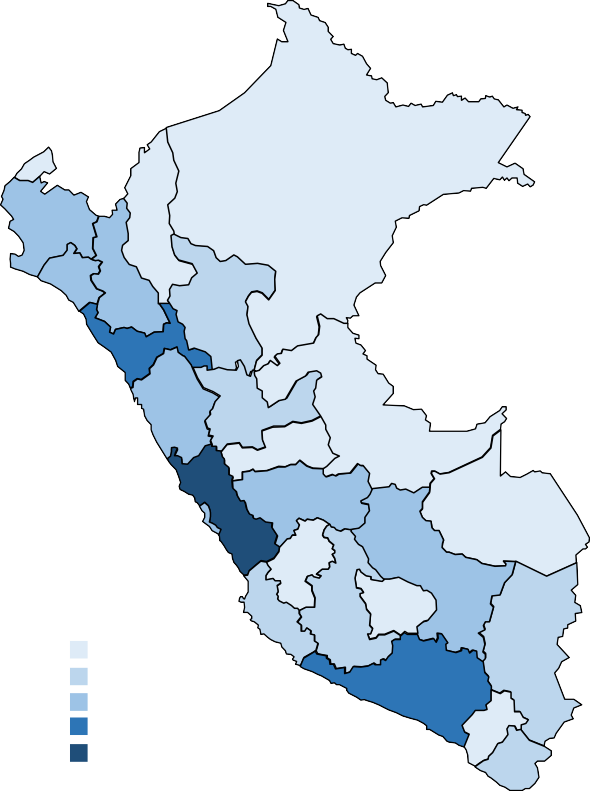
**Elaboración**: Dirección de Seguridad Vial - MTC

Estas cifras demuestran el alto impacto de este fenómeno y la gravedad en las consecuencias económicas y sociales para el país, por lo que resulta imperativo que el Estado peruano desarrolle los esfuerzos multisectoriales necesarios para revertir esa tendencia.

**Alcance del problema público**

Para delimitar el alcance del problema público, es importante considerar el ámbito territorial que aborda la inseguridad vial.

A nivel territorial, durante los últimos 10 años se registraron más de 925 mil siniestros de tránsito. Siendo los departamentos de Lima (511.779 / 55% de los casos), Arequipa (54.210) y La Libertad (47.688) las que registraron mayores cifras durante este periodo.



**Cantidad de siniestros**

**2010 - 2019**

**4 407**

**4 851**

**4 121**

**31 242**

**28 436 23 117**

**12 656**

**47 688**

**21 055 16 680**

**8 994**

**1 750**

**511 779**

**26 758**

**33 237**

**3 974**

**1 897**

**30 286**

**PERÚ: 2010 - 2020**

**Siniestros Viales 2010-2019**

0 - 10 000

10 001 - 20 000

20 001 - 40 000

40 001 - 100 000

100 001 - 510 000

**5 091**

**14 629**

**10 187**

**10 274**

**54 210**

**6 446**

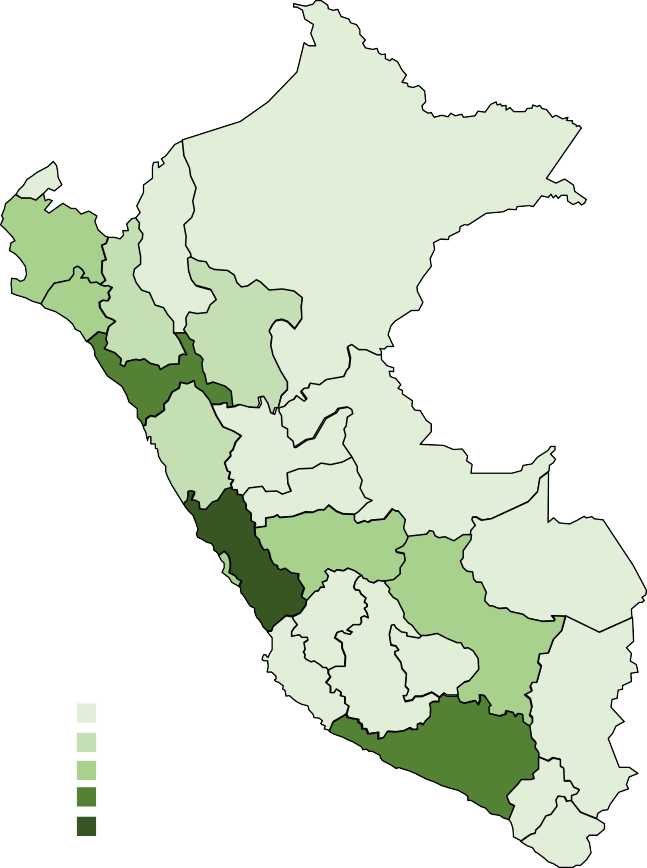
**12 032**

|  |  |
| --- | --- |
| **Departamento** | **Cantidad**  **(Suma 10’-19’)** |
| Amazonas | 4 121 |
| Ancash | 21 055 |
| Apurímac | 5 091 |
| Arequipa | 54 210 |
| Ayacucho | 10 187 |
| Cajamarca | 23 117 |
| Callao | 33 237 |
| Cusco | 30 286 |
| Huancavelica | 1 897 |
| Huánuco | 16 680 |
| Ica | 14 629 |
| Junín | 26 758 |
| La Libertad | 47 688 |
| Lambayeque | 28 436 |
| Lima | 511 779 |
| Loreto | 4 851 |
| Madre De Dios | 3 974 |
| Moquegua | 6 446 |
| Pasco | 1 750 |
| Piura | 31 242 |
| Puno | 10 274 |
| San Martin | 12 656 |
| Tacna | 12 032 |
| Tumbes | 4 407 |
| Ucayali | 8 994 |

**Fuente**: Policía Nacional del Perú / DIRTIC - DIVEST

**Elaboración**: Dirección de Seguridad Vial - MTC

Por otro lado, durante el mismo periodo, se registraron más de 561 mil lesionados en siniestros de tránsito. Siendo los departamentos de Lima (249.466/ 44% de los lesionados), La Libertad (38.507) y Arequipa (34.312) las que registraron mayores cifras de lesionados.



**Cantidad de lesionados**

**2010 - 2019**

**3 975**

**5 203**

**23 078**

**4 302**

**22 649 12 052**

**14 827**

**38 507**

**15 441 8 841**

**6 865**

**1 350**

**249 466**

**27 368**

**20 280**

**3 956**

**2 661 21 330**

**PERÚ: 2010 - 2020**

**Lesionados en Siniestros Viales**

0 - 10 000

10 001 - 20 000

20 001 - 30 000

30 001 - 50 000

50 001 - 250 000

**6 903 4 285**

**11 025**

**9 747**

**34 312**

**4 926**

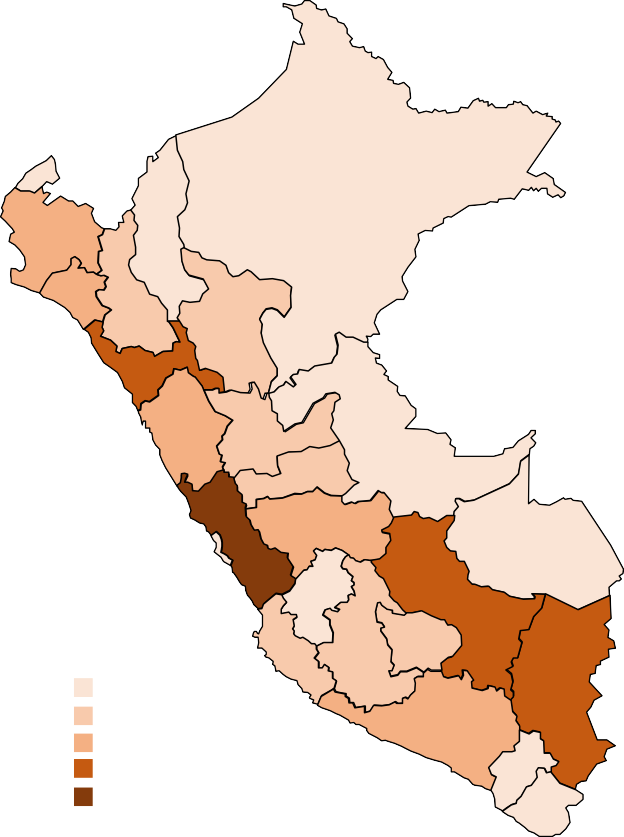
**8 453**

|  |  |
| --- | --- |
| **Departamento** | **Cantidad**  **(Suma 10’-19’)** |
| Amazonas | 4 302 |
| Ancash | 15 441 |
| Apurímac | 4 285 |
| Arequipa | 34 312 |
| Ayacucho | 6 903 |
| Cajamarca | 12 052 |
| Cusco | 21 330 |
| Huancavelica | 2 661 |
| Huánuco | 8 841 |
| Ica | 11 025 |
| Junín | 27 368 |
| La Libertad | 38 507 |
| Lambayeque | 22 649 |
| Lima | 249 466 |
| Callao | 20 280 |
| Loreto | 5 203 |
| Madre De Dios | 3 956 |
| Moquegua | 4 926 |
| Pasco | 1 350 |
| Piura | 23 078 |
| Puno | 9 747 |
| San Martin | 14 827 |
| Tacna | 8 453 |
| Tumbes | 3 975 |
| Ucayali | 6 865 |

**Fuente**: Policía Nacional del Perú / DIRTIC - DIVEST

**Elaboración**: Dirección de Seguridad Vial - MTC

Respecto de los fallecidos en siniestros viales, durante los últimos 10 años se registraron más de 30 mil fallecidos en siniestros viales. Siendo Lima (5.979 / 20% de los fallecidos), La Libertad (2.966) y Puno (2.777) los departamentos que registraron mayores cifras de fallecidos en este periodo.



**Cantidad de fallecidos**

**2010 - 2019**

**266**

**227**

**1 378**

**477**

**1 007 968**

**853**

**2 966**

**1 607 891**

**326**

**188**

**5 979**

**1 561**

**432**

**354**

**480**

**2 489**

**PERÚ: 2010 - 2020**

**Fallecidos en Siniestros Viales**

0 - 500

501 - 1 000

1 001 - 2 000

2 001 - 5 000

5 001 - 6 000

**942**

**889**

**578**

**2 777**

**1 923**

**333**

**454**

|  |  |
| --- | --- |
| **Departamento** | **Cantidad**  **(Suma 10’-19’)** |
| Amazonas | 477 |
| Ancash | 1 607 |
| Apurímac | 578 |
| Arequipa | 1 923 |
| Ayacucho | 889 |
| Cajamarca | 968 |
| Cusco | 2 489 |
| Huancavelica | 480 |
| Huánuco | 891 |
| Ica | 942 |
| Junín | 1 561 |
| La Libertad | 2 966 |
| Lambayeque | 1 007 |
| Lima | 5 979 |
| Callao | 432 |
| Loreto | 227 |
| Madre De Dios | 354 |
| Moquegua | 333 |
| Pasco | 188 |
| Piura | 1 378 |
| Puno | 2 777 |
| San Martin | 853 |
| Tacna | 454 |
| Tumbes | 266 |
| Ucayali | 326 |

**Fuente**: Policía Nacional del Perú / DIRTIC - DIVEST

**Elaboración**: Dirección de Seguridad Vial - MTC

Entre los años 2010 y 2019, considerando las cifras antes detalladas, se evidencia una mayor concentración de siniestros, fallecidos y heridos en el departamento de Lima, lo cual es consistente con la concentración poblacional que existe en este territorio; así también como sucede en La Libertad. Por otro lado, es importante resaltar que, en el caso de Arequipa, a pesar de encontrarse en la segunda posición respecto de siniestros y lesionados, ocupa el quinto lugar en fallecidos; y en su lugar Puno representa la segunda región con más fallecidos en siniestros viales, por lo que debe ser cuestión de análisis verificar la mayor fatalidad en siniestros en este departamento.

Por otro lado, respecto del lugar de ocurrencia de siniestros viales, se evidencia que éstos se concentran en la red vial urbana; sin embargo, los siniestros ocurridos en las carreteras se han duplicado entre el año 2010 y 2019, pasando de 2,090 a 4,161 en dicho periodo.

81 563

82 198

92 863

100 286

98 770

93 410

86 307

84 841

86 206

91 639

**Fuente**: Policía Nacional del Perú / DIRTIC - DIVEST - Policía de Carreteras (DIRPRCAR)

2 476

2 297

2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 p

Red Vial Urbana

Red Vial No Urbana (Carreteras)

3 521

2 090

3 327

2 997

3 850

2 060

4 161

2 122

2 334

52 043

**Elaboración**: Dirección de Seguridad Vial – MTC

**Nota:** Información oficial de siniestros Ene-Nov 2020, proyección DSV diciembre 2020

En cuanto a los lesionados en siniestros viales, según red vial, se tiene que, en promedio, cerca del 90% de los lesionados en siniestros viales han ocurrido en la red vial urbana. Asimismo, es necesario resaltar que, en el año 2020, a pesar de ser un periodo de comportamiento anómalo, por la reducción del transporte en la red vial urbana e interprovincial, esta tendencia se ha mantenido, reportando 32,339 lesionados en la red vial urbana, representando el 87% del total de lesionados en siniestros viales durante en este periodo.

1 965

44 381

2 759

43 676

2 354

49 302

2 109

53 715

1 972

52 524

2 177

51 046

1 884

47 315

2 054

48 849

2 352

54 468

2 353

56 206

1 579

**Fuente**: Policía Nacional del Perú / DIRTIC - DIVEST - Policía de Carreteras (DIRPRCAR)

2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 p

Red Vial Urbana Red Vial No Urbana (Carreteras)

4 754

5 615

5 335

6 121

6 461

5 182

5 453

5 624

5 738

7 044

7 747

32 339

**Elaboración**: Dirección de Seguridad Vial – MTC

**Nota:** Información oficial de siniestros Ene-Nov 2020, proyección DSV diciembre 2020

Respecto de los fallecidos en siniestros según red vial, se resalta que, en promedio, el 72% de los fallecidos en siniestros viales han ocurrido en la red vial urbana. Al igual que en el caso anterior, en el año 2020, se ha mantenido la misma tendencia, reportando 1,579 fallecidos en la red vial urbana, representando el 75% del total de fallecidos en este periodo.

## Gráfico 8. Fallecidos en siniestros viales, según red vial (2010 – 2020p)

772

855

892

1 001

757

891

788

826

812

772

505

2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 p

Red Vial Urbana

Red Vial No Urbana (Carreteras)

**Fuente**: Policía Nacional del Perú / DIRTIC - DIVEST - Policía de Carreteras (DIRPRCAR)

**Elaboración**: Dirección de Seguridad Vial – MTC

**Nota:** Información oficial de siniestros Ene-Nov 2020, proyección DSV diciembre 2020

Es evidente que la mayor cantidad de fallecidos en siniestros viales ha ocurrido en la red vial urbana (ciudades), no obstante, el porcentaje de fallecidos en carreteras es aún persistente, ya que casi la cuarta parte de fallecidos cada año en siniestros viales, han ocurrido en dichas redes viales no urbanas (carreteras).

Cabe resaltar que los siniestros ocurridos en carreteras suceden en parte por las condiciones de las vías interprovinciales, como ausencia de señalización vertical, ausencia de demarcación horizontal, ausente o deficiente mantenimiento y mejoramiento de calzada, entre otros; y por factores vinculados con el conductor, como distracciones del conductor, fatiga; y en el clima, como la presencia de neblina, lluvias, entre otros; adicionalmente se han publicado estudios que revelan la relación entre el cansancio y el sueño con los siniestros viales14, siendo estos factores ignorados en la estadística de siniestros viales registrada por la PNP15.

Por otro lado, un factor importante para explicar el porcentaje de personas fallecidas en carreteras es la presencia de buses interprovinciales que trasladan gran cantidad de pasajeros por unidad, en comparación a vehículos particulares o de otro tipo como camiones. De ocurrir un siniestro que involucra a un bus interprovincial, la probabilidad de tener más víctimas afectadas es mayor a diferencia de otros vehículos.

Lo antes descrito, demuestra que la problemática alrededor de la inseguridad vial es de alcance territorial; así también se evidencia que la mayor cantidad de siniestros viales, fallecidos y heridos se presentan en las ciudades, sin embargo, la problemática en redes viales no urbanas es persistente, lo que se resalta que cada ámbito de ocurrencia requiere estrategias particulares para su atención.

**Magnitud del problema público**

La magnitud del problema público está representada por la cantidad de siniestros, fallecidos y heridos ocurridos en el país.

En ese sentido, las cifras siniestralidad registradas entre 2010 y 2019 han tenido un comportamiento estable y persistente. Al comparar la cantidad de siniestros, heridos y fallecidos en este periodo, se muestra un incremento en todos los casos, siendo la variación de siniestros de 15%, en lesionados de 29% y en fallecidos de 9%.

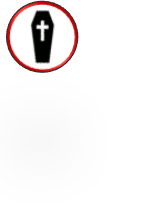
Estos valores demuestran que, de no implementar acciones para dar solución al problema público, al año del bicentenario la cifra total de siniestros de tránsito será aún mayor que la cifra alcanzada, por ejemplo, en el año 2010, año referencial para el

14 Rosales E, Rey de Castro J. Manejar bajo los efectos del alcohol o manejar sin haber dormido adecuadamente, ¿no es lo mismo? Rev Med Hered. 2009; 20(3): 175-77.

15 Las causas de siniestros viales registradas por la PNP solo se dividen entre las siguientes categorías: Exceso de velocidad, imprudencia del conductor, ebriedad del conductor, desacato señal de transito del conductor, exceso de carga, vehículo mal estacionado, invasión de carril / maniobra no permitida, imprudencia del pasajero, imprudencia del peatón, desacato señal de tránsito por parte del peatón, estado ebriedad del peatón, falla mecánica, falta de luces, vía en mal estado, señalización defectuosa, factor ambiental, no identifica la causa, no tiene la certeza de determinar la causa y otros, siendo esta última categoría una categoría abierta para reportar causas no identificadas en las categorías anteriores.

cumplimiento de las metas de la primera década por la acción mundial por la seguridad vial.

## Gráfico 9. Evolución de la siniestralidad vial 2010 – 2020, cantidad a nivel nacional



**102 762**

**101 104**

**94 923**

**95 532**

**95 800**

**89 304**

**88 168**

**90 056**

**83 653 84 495**

**59 453**

**54 484**

**58 148**

**61 512**

**63 953**

**56 499**

**54 970**

**55 564**

**49 716**

**53 776**

**49 291**

**37 093**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **2 856** | **3 531** | **3 209** | **3 110** | **2 798** | **2 965** | **2 696** | **2 826** | **3 244** | **3 110** | **2 084** |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |



**Siniestros de tránsito**

**Fallecidos**

**Lesionados**

**Fuente**: Policía Nacional del Perú / DIVEST - DIRTIC.

**Elaboración**: Dirección de Seguridad Vial – MTC

**Nota:** Información oficial de siniestros Ene-Nov 2020, proyección DSV diciembre 2020

Respecto de los valores registrados en el año 2020, se debe tener en cuenta que, por el estado de Emergencia Sanitaria Nacional declarado a nivel nacional, a raíz de la pandemia del COVID-19, en el país se dictaron medidas de prevención y control para evitar su propagación, entre las cuales se encuentra la restricción del transporte; que tuvo como resultado una reducción drástica de los siniestros viales y heridos (reducción del 42% en ambos casos) ocurridos respecto del año 2019. Sin embargo, es necesario resaltar que la reducción en fallecidos es de apenas 33%, lo que evidencia q a pesar de las medidas de restricción de la movilidad, los resultados fatales de estos eventos han persistido.

En ese sentido, el enfoque de Sistema Seguro pretende desarrollar un sistema de transporte vial mejor adaptado al error humano y que tome en consideración la vulnerabilidad del cuerpo humano, aceptando la posibilidad que éste puede equivocarse y, por ende, la imposibilidad de evitar completamente que se produzcan siniestros de tránsito. La finalidad de adoptar y adaptar un Sistema Seguro a la realidad peruana es garantizar que los siniestros no causen lesiones humanas graves16.

Este análisis demuestra que la cantidad de siniestros viales, fallecidos y heridos reportados en el país han mantenido una tendencia ascendente, con un nivel de mortalidad casi estable, a pesar de la reducción de la movilidad. Ello evidencia la magnitud y relevancia del problema público que se viene analizando.

16 Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020).

**Urgencia del problema público**

La urgencia que presenta el problema público viene identificada por el incremento sostenido y la tendencia que mantiene esta problemática, así como, su calificación como problema de salud pública.

Según las proyecciones realizadas, se muestra que la tasa de fallecidos por siniestros viales seria de 10.8 hacia el 2030, lo que significaría un total de 3,866 personas fallecidas en estos eventos. Por otro lado, se estima que la tasa de lesionados en siniestros viales seria de 225.5 en el mismo periodo, lo que significaría un total de 80,960 lesionados en siniestros viales.

**Fuente:** Policía Nacional del Perú / DIVEST - DIRTIC



12.0

11.9

11.8

10.6

10.6

10.7

10.6

10.9 10.8

10.2

10.1

10.2

10.3

10.4

9.5

9.7

9.7

9.9

9.1

9.5

9.6

8.9

8.2

8.6

6.6

1991 1995 2000 2005 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030

Tasa Fallecido

Estimación

**Estimación**: Dirección de Seguridad Vial – MTC

**Nota (1):** Proyección mediante series de tiempo – método ARIMA

**Nota (2):** No se considera el año 2020 para la proyección. Información oficial de siniestros Ene-Nov 2020, proyección DSV diciembre 2020



215.6

222.7 225.8 223.6 225.5

199.2

205.2 204.3 203.7 209.5

180.8

195.1 188.7

191.3 196.8

181.4

168.7 165.4

170.8 172.7

145.7

115.2

117.1

96.9

83.3

1991 1995 2000 2005 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030

Tasa Lesionado

Estimación

**Fuente:** Policía Nacional del Perú / DIVEST - DIRTIC

**Estimación**: Dirección de Seguridad Vial – MTC

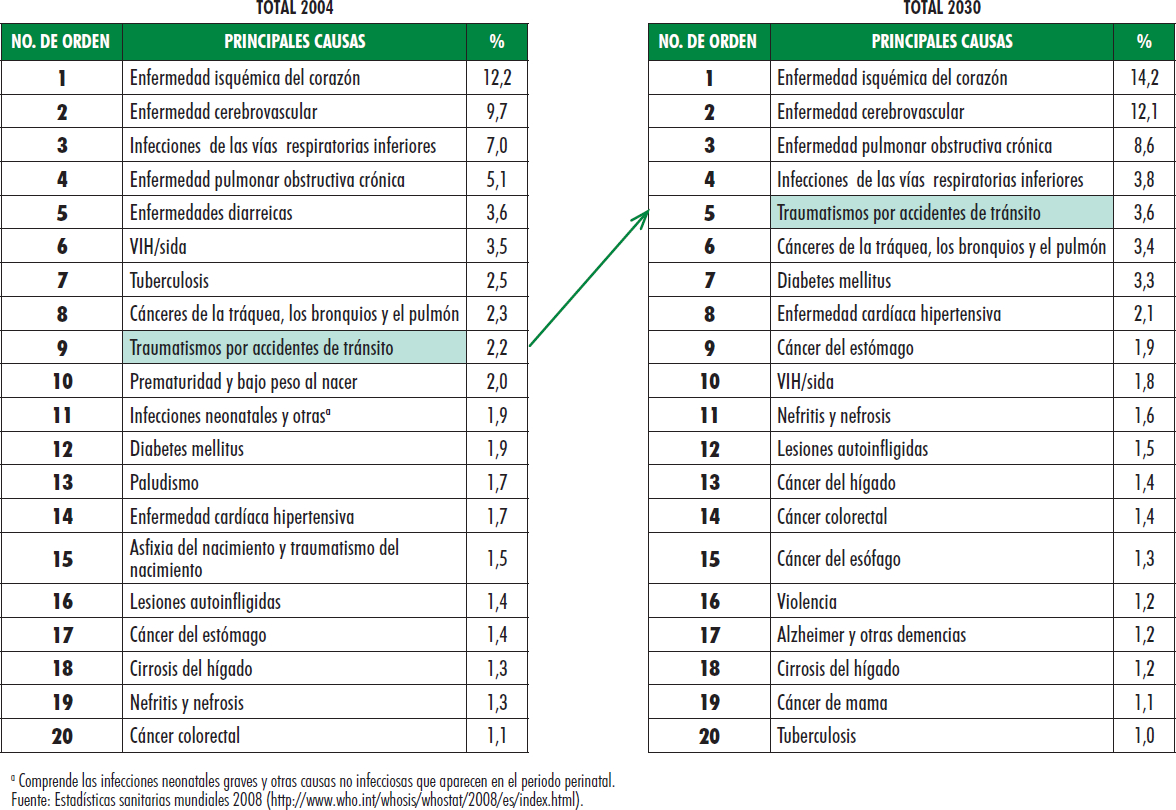
**Nota (1):** Proyección mediante series de tiempo – método ARIMA

**Nota (2):** No se considera el año 2020 para la proyección. Información oficial de siniestros Ene-Nov 2020, proyección DSV diciembre 2020

Como se aprecia en el Gráfico 10 y Gráfico 11, hacia el año 2030, se muestra un incremento sostenido de la tasa de lesionados y fallecidos en siniestros viales. Por lo que resulta imperativo que el Estado peruano desarrolle los esfuerzos multisectoriales necesarios para revertir esa tendencia.

En consistencia con esta situación, según la OMS, los siniestros viales se encuentran entre las principales 10 causas de muerte a nivel mundial. Al respecto, se prevé que los traumatismos por siniestros de tránsito aumentarán para pasar a ser la quinta causa principal de mortalidad en 2030. (OMS, 2009)

## Tabla 3. Principales causas de mortalidad; datos comparados de 2004 y 2030



**Fuente:** Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la acción, OMS 2009.

Lo antes precisado, demuestra que es urgente atender la problemática vinculada a la seguridad vial, para evitar que más peruanos sigan perdiendo la vida o quedando gravemente lesionados como resultado de siniestros viales.

## Conceptos clave

A continuación, se presentan los siguientes conceptos claves que ayudan a entender el enunciado y el planteamiento conceptual y operativo del problema público:

## Accidente de tránsito17

Cualquier hecho fortuito en vía pública o vía privada con acceso público que involucre uno o más vehículos; en el que resulte lesionada o fallecida al menos una persona, y/o

17 Adaptación del Acápite B.VI-01 “Injury Accident” del Glossary for transport statistics. European Statistical System (2019)

se ocasionen daños materiales. Se excluyen los suicidios que no produzcan daños sobre terceros, y los actos de terrorismo.

Al respecto, diferentes autores como J.C. Dextre18 y A. García19 señalan que estos sucesos viales no suelen ocurrir de manera fortuita, más bien estos obedecen a factores ligados con la conducta humana, con el vehículo y el entorno que pueden ser prevenidas y controladas. Por tanto, ambos autores ponen énfasis en diferenciar el término “accidente” de “siniestro” a fin de frenar la confusión y la atenuación de responsabilidades. De igual manera, según el Banco Interamericano de Desarrollo una palabra puede hacer la diferencia. Necesitamos dejar de llamarles “accidentes” y comenzar a hablar de “siniestros”. Al cambiar la manera en la que nos referimos a la seguridad vial, cambiaremos la manera de actuar frente a ellos.

Por lo expuesto, y la posibilidad de evitar lo que llamamos accidentes de tránsito, se usará el termino siniestro, lo que deberá contribuir no solo a una cultura de prevención, sino puede configurar una naturaleza culposa en los procesos sancionadores en el ámbito administrativo y penal.

## Derecho de vía38:

Faja de terreno de ancho variable dentro del cual se encuentra comprendida la carretera, sus obras complementarias, servicios, áreas previstas para futuras obras de ensanche o mejoramiento, y zonas de seguridad para el usuario. Su ancho se establece mediante resolución del titular de la autoridad competente respectiva.

Infraestructura vial.

## Infraestructura vial20.

Constituye la vía y todos sus soportes que conforman la estructura de las carreteras y caminos

## Infraestructura vial de carreteras21:

Toda carretera que conforma o no el Sistema Nacional de Carreteras (SINAC).

## Infraestructura vial pública38:

Todo camino, arteria, calle o vía férrea, incluidas sus obras complementarias, de carácter rural o urbano de dominio y uso público.

## Movilidad segura22

El contexto natural y creado en que las personas se mueven cotidianamente al socializar, recrearse, estudiar, trabajar, al vivir, no debe generar riesgos ni exposición a amenazas contra la vida y la salud. Moverse de manera segura implica que el ente territorial disponga de política intersectorial y estrategias integrales expresadas en planes, programas y proyectos, que van desde promover la cultura del cuidado en la vía

18 Seguridad Vial: La necesidad de un nuevo marco teórico. Universidad Autónoma de Barcelona. Juan Carlos Dextre y Ángel Cebollada. Bellaterra (2010)

19 Vías humanas: Un enfoque multidisciplinario y humano de la seguridad vial. Juan Carlos Dextre, Martín Diego Pirota, Carlos Tabasso, Jorge Bermúdez y Aníbal García. (2008)

20 Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial

21 Glosario de términos de uso frecuente en proyectos de infraestructura vial.

22 Valdés Pacheco, Everardo, Ferrer Liranza, Nancy, & Ferrer Liranza, Amed. (1996). Accidentes en los niños, un problema de salud actual: Revisión bibliográfica. Revista Cubana de Medicina General Integral, 12(3), 279-283. Recuperado en 13 de enero de 2021, de

como prioridad desde la cultura ciudadana, contar con la infraestructura y gestión de la movilidad adecuada, hasta la respuesta oportuna y eficaz del sector salud a la atención de las personas lesionadas cuando ocurren incidentes en las vías.

## Movilidad urbana sostenible23

El objetivo de todo el transporte es crear un acceso universal al transporte seguro, limpio y asequible para todos lo que a su vez puede facilitar el acceso a las oportunidades, mercancías y servicios. La accesibilidad y la movilidad sostenible tiene que ver con la calidad y la eficiencia de llegar a destinos cuyas distancias se reducen más que el hardware asociado con el transporte. En consecuencia, la movilidad urbana sostenible está determinada por el grado en que la ciudad en su conjunto es accesible a todos sus residentes, incluidos los pobres, los ancianos, los jóvenes, las personas con discapacidad, las mujeres y los niños.

## Seguridad Vial24

Conjunto de acciones orientadas a incrementar la seguridad intrínseca y la calidad de protección de las redes viales, en beneficio de los usuarios de las vías25. De este modo, la seguridad vial es el conjunto de acciones que se orientan a cuidar la vida de la población del país en su proceso de movilidad, y eso implica la observancia a todos los factores que inciden en dicho proceso.

La seguridad vial es también considerada como un proceso integral donde se articulan y ejecutan, políticas, estrategias, normas, procedimientos y actividades, con la finalidad de proteger a los usuarios del sistema de tránsito y su medio ambiente, en un marco de respeto a sus derechos fundamentales.

## Seguridad vial activa26

Son los elementos que tienen como objetivo evitar que se produzca un siniestro. Se pueden englobar en los tres factores que intervienen ser humano, vehículo y vía.

## Seguridad vial pasiva27

Se define como el conjunto de acciones y elementos de seguridad de los vehículos y demás elementos del tráfico que intervienen durante y después de un siniestro, con el objetivo de reducir su impacto sobre los Usuarios Viales.

## Siniestro28

Cualquier hecho de tránsito con implicación de al menos un vehículo en movimiento, que tenga lugar en una vía pública o en una vía privada a la que la población tenga derecho de acceso, y que tenga como consecuencia al menos una persona herida o muerta.29

23 Temas Habitat III 19 - transporte y movilidad. Nueva York, 29 de Mayo 2015. Extraído de <http://uploads.habitat3.org/hb3/Issue-Paper-19_Transporte_y_movilidad-SP.pdf>

24 Ministerio de Salud. Cuadernos de Promoción de la Salud Nº 18. Lima, 2005

25 “Glosario de términos” de uso frecuente en proyectos de infraestructura vial, aprobado mediante RD N° 02-2018-MTC

26 Fundación MAPFRE

27 Fundación MAPFRE

28 Adaptación de “Seguridad Vial en América Latina y el Caribe: de la teoría a la acción”. BID (2017)

29 Observatorio de Seguridad Vial de la Ciudad de Buenos Aires. Secretaría de Transporte, Subsecretaría

Suceso o hecho causal que ocurre por la interacción entre diferentes factores identificables. Es predecible, prevenible, y sus causas son controlables.

Es importante indicar que al utilizar esta definición y diferenciarla de la palabra “accidente”, la atención se enfoca en la identificación de los factores que intervienen para que ocurra un hecho de tránsito y aquellos que contribuyen a disminuir la gravedad de las consecuencias. Permite que tomemos consciencia y acciones para prevenirlos.

## Sistema Vial

Para efectos de esta política, se adopta el término sistema vial para referirnos al conjunto de componentes que participan en el proceso de desplazamiento de las personas en las vías del país, entre ellos: usuario vial, vía, vehículo, sistema de respuesta, fiscalización/control, gestión vial. En el caso del Perú, el sistema vial se dispone en el marco del Sistema Nacional de Carreteras [Red vial nacional, departamental, vecinal y urbana].

## Transporte multimodal

Hablar de transporte multimodal está asociado históricamente al Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional (1980), en el se define; entre otros, el “transporte multimodal internacional” se entiende el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte; esta definición se puede extender a diferentes ámbitos (urbano, interurbano, internacional, etc.); y al traslado de personas o mercancías.

## Usuarios viales

El ser humano es el protagonista de la movilidad y como tal tiene derecho a que su vida sea protegida y a que sus desplazamientos sean seguros y accesibles en atención a sus diversas necesidades. El comportamiento de los usuarios de las vías requiere observancia permanente o fortalecimiento de la normatividad paralelamente con campañas de formación, educación o de sensibilización pública, para aumentar su participación responsable frente a las vías y vehículos30.

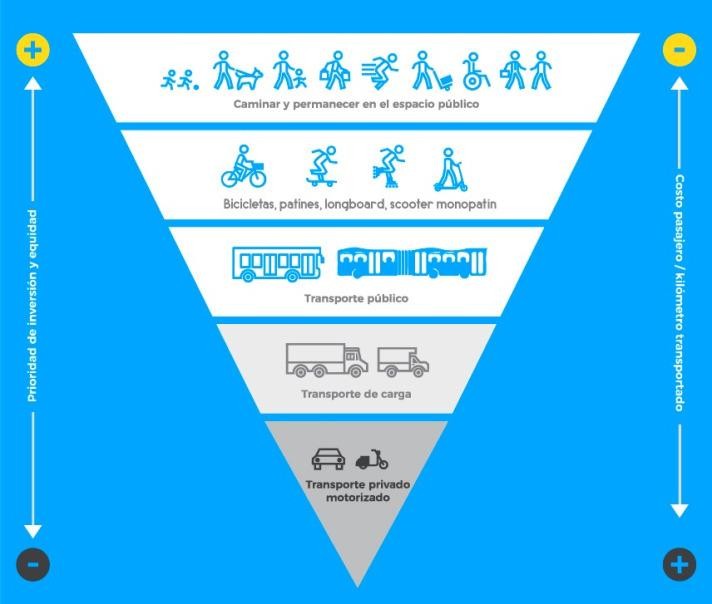
Los usuarios viales pueden ser usuarios pasivos (peatones, pasajeros, ocupantes, etc.) y activos (conductores):

* *Peatones*: Todas las personas que transitan a pie por las vías (calles, pistas, veredas, caminos), quien empuja un coche, una silla de rueda o conduce a pie un triciclo o ciclomotor de dos ruedas.
* *Pasajeros / ocupantes vehiculares*: Los pasajeros son las personas transportadas dentro de un vehículo y los que pagan un importe económico en contraprestación de un servicio o traslado. Los ocupantes son personas que viajan ocupando un asiento o espacio del vehículo donde no están obligados a una contraprestación por su traslado.
* *Conductores*: son las personas que manejan vehículos motorizados y no motorizado, gozan de los derechos y obligaciones establecidos en la normativa código de tránsito y son responsables de las consecuencias que deriven de su incumplimiento.

30 ONU. Plan Mundial para Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020.

Según lo indicado en esta definición, para la movilidad sostenible existe un orden de priorización para la asignación de espacio y derechos en los diferentes usuarios y modos de transporte que se representa con la “Pirámide de la Movilidad Sostenible”.

## Gráfico 12. Pirámide de la movilidad sostenible



**Fuente**: “Ordenanza que regula el uso de la bicicleta y vehículos de micromobilidad en el cantón de Guayaquil” Gaceta Municipal No 18, 1 de julio de 2020

## Modelo del problema público

El diseño de políticas públicas en materia de seguridad vial inicia con la identificación del problema, los factores que lo originaron y las consecuencias que han tenido en las personas y su calidad de vida31.

## Estructuración conceptual

El problema público definido se encuentra directamente vinculado con el concepto de **Seguridad Vial,** que hace referencia a las *medidas adoptadas para reducir el riesgo de lesiones y muertes causadas en el tránsito*. A través de la *coordinación y colaboración intersectorial,* los países en la Región de las Américas pueden mejorar la legislación de seguridad vial, *creando un ambiente más seguro, accesible, y sostenible para los sistemas de transporte.* Es esencial que los países implementen medidas para hacer las vías más seguras, *no sólo para los ocupantes de vehículos, sino también para los*

31 Entiéndase por calidad de vida: Estado de bienestar general que comprende descriptores objetivos y evaluaciones subjetivas de bienestar físico, material, social y emocional, junto con el desarrollo personal y de actividades, todas estas mediadas por los valores personales. Alfonso Urzúa M.1 & Alejandra Caqueo- Urízar2 1. Escuela de Psicología, Universidad Católica del Norte, Chile. 2. Depto. de Filosofía y Psicología, Universidad de Tarapacá, Chile

*usuarios más vulnerables de las vías*: los peatones, los ciclistas y los motociclistas (OPS/OMS).

El enfoque de la Teoría Accidentológica relaciona los factores contribuyentes de siniestros de tránsito (Humano, Vehicular, Vías) con tres medidas mitigatorios aplicables en corto, mediano y largo plazo. En este sentido, la dinámica de siniestros de tránsito puede ser entendida bajo un enfoque sistémico.

William Haddon (1970) describe la problemática mediante un sistema en el que se involucran el hombre y la máquina mediante el transporte por carretera, en una matriz que refleja las posibilidades de intervención para reducir las lesiones causadas.

## Tabla 4. Matriz de Haddon

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **FASE** | | **FACTORES** | | |
| **Humano** | **Vehículos** | **Entorno/vías** |
| **Antes del accidente** | **Prevención de choques** | Información Actitudes Discapacidad Aplicación de la reglamentación por la policía | Buen estado técnico Luces Frenos  Maniobrabilidad  Control de la velocidad | Diseño y trazado de la vía pública Limitación de la velocidad Vías  peatonales |
| **Durante el accidente** | **Prevención de traumatismos durante el choque** | Utilización de dispositivos de retención Discapacidad | Dispositivos de retención de los ocupantes  Otros dispositivos de seguridad Diseño protector  contra accidentes | Otros protectores contra choques |
| **Después del accidente** | **Conservación de la vida** | Primeros auxilios Acceso a atención  médica | Facilidad de acceso Riesgo de incendio | Servicios de socorro Congestión |

**Fuente**: Basado en el Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. OMS, 2004

La distribución de la matriz en función de los momentos vinculados al siniestro permite identificar acciones preventivas, reactivas y posteriores al suceso.

El enfoque tradicional para abordar la seguridad vial acepta como válida una compensación o equilibrio entre la movilidad y la pérdida de vidas. En este sentido, la razón principal de los siniestros se asociaba a un incorrecto comportamiento humano, por lo que las políticas apuntaban a influenciar dicho comportamiento hacia el cumplimiento de normas.

Por el contrario, un **Sistema Seguro**32 reconoce que el ser humano cometerá errores y que el cuerpo humano tiene un límite para absorber las fuerzas producidas en un choque

32 Adaptación de “Zero Road Deaths and Serious Injuries: Leading a Paradigm Shift to a Safe System”. ITF(2016)

sin sufrir lesiones. Además, establece que la seguridad vial es una responsabilidad compartida entre todos los actores del sistema de tránsito y no solo de los usuarios de la vía. En ese sentido, todos los elementos del sistema de tráfico forman parte de una cadena de seguridad integrada, complementándose para evitar lesiones graves y/o la muerte, incluso si uno o más de dichos elementos fallan.

La estrategia adoptada en el mundo para hacer frente a la inseguridad vial es a través de la construcción de un **Sistema Seguro de Movilidad**. Bajo este enfoque o estrategia se considera inaceptable que cualquier persona muera o resulte afectada de por vida por un siniestro de tránsito.

## Gráfico 13. Enfoque de Sistema Seguro

**Fuente:** Plan Municipal de Seguridad Vial de Quibdó 2021-2025.

Este enfoque se centra en el ser humano y no exclusivamente en los vehículos. Tiene como principios:

* El sistema de movilidad se debe adaptar a las necesidades, errores y vulnerabilidad de todos los usuarios de la vía,
* El cuerpo humano es frágil por lo que el diseño del Sistema debe tomar en cuenta el nivel de violencia (fuerza) del impacto33 que puede tolerar una persona para que no muera o quede seriamente herida, por lo que se debe considerar a la velocidad vehicular como el factor de regulación más importante para tener una movilidad segura,
* La responsabilidad de construir un Sistema Seguro de Movilidad es compartida entre los diferentes actores públicos y privados (sociedad civil. Organizaciones no gubernamentales, entre otros), por lo que es indispensable determinar de manera técnica y regulatoria los estándares de las vías, de los comportamientos al trasladarse y de los vehículos para generar interacciones óptimas entre usuarios viales y sus medios de transporte.
* La interrelación entre los elementos que conforman el Sistema debe enfocar su gestión en que los usuarios viales no se lesionen de manera grave y/o mueran.

Una vez considerados estos principios, el enfoque permitirá construir un Sistema Seguro de Movilidad con Velocidades más Seguras que no excedan el nivel de violencia que el cuerpo humano puede tolerar, Vías más Seguras que perdonen los errores humanos, Usuarios más Seguros conocedores del tema y que tomen mejores de decisiones al momento de movilizarse y Vehículos más Seguros que protejan la vida tanto de los que están a su interior como de los otros usuarios de la vía.

Con el fin de tener un entorno favorable para la construcción y gestión del Sistema Seguro de Movilidad, es necesario contar con los recursos para el diseño de acciones y estrategias, reconocer y adaptar experiencias de éxito a nivel nacional e internacional, generar innovación para una mejora continua a través de la promoción de espacios de investigación y desarrollo, diseñar estrategias de seguimiento y construir un modelo de evaluación que permita medir impactos y redefinir rutas de acción, generar una normatividad que respalde las intervenciones en territorio, contar con una estructura institucional a nivel nacional y regional con bases fuertes de coordinación y articulación y por último tener una ciudadanía informada y participativa mediante procesos de promoción y divulgación.

Lo anterior, le permitirá a la nación enfocar sus esfuerzos en bridar seguridad y salvar la vida de los peruanos en las vías, generando mejoramiento en su calidad de vida y la promoción de bienestar en sus procesos de movilidad.

## Estructuración operativa

La estructuración operativa del problema público ha sido elaborada mediante un árbol de problemas, instrumento que contiene la representación gráfica simplificada del modelo, mediante el cual se identifican las causas principales y secundarias que originan el problema público, así como los efectos que producen en la población.

33 “Si un peatón adulto es atropellado por un automóvil que circule a 50 km/h, la probabilidad de que muera es inferior al 20%; ahora bien, si el automóvil circula a 80 km/h, el riesgo de perder la vida es prácticamente de un 60%.” Red Global de Legisladores de Seguridad Vial. Manifiesto por la Seguridad Vial. Prioridades para las Políticas y las Leyes de Seguridad Vial para el Periodo que Termina en 2020 y más Adelante, 2019. p10



*“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”*

## Gráfico 14. Árbol de problemas



El planteamiento del problema público de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial denominado **“Pérdida de vidas y capacidades humanas por la inseguridad vial”** es generado por seis (06) causas directas y dieciséis (16) causas indirectas; las cuales impiden lograr la seguridad vial en el sistema vial.

## Contexto internacional

En el desarrollo de las actividades de la movilidad existe una externalidad que se ha convertido en un problema mundial: las muertes y lesiones por siniestros de tránsito. A nivel mundial34 1.35 millones de personas mueren y entre 20 a 50 millones de personas resultan lesionadas en siniestros de tránsito, al punto que su gravedad ha convocado la acción mundial desde organismos multilaterales como la propia Organización de las Naciones Unidas (ONU) la cual lo ha definido como un problema de salud pública.

La Organización de Naciones Unidas – ONU, el 2 de septiembre de 2020, emitió la Resolución A/RES/74/299, mediante la cual se adoptan medidas para el “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo”35, con el fin de ratificar la Resolución 70/1 de 25/09/2015, titulada “Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible”, en la cual se establece el compromiso de lograr las dimensiones económica, social y ambiental36, mediante la adopción de los Objetivos de Desarrollo Sostenible –ODS.

Para el caso de la Seguridad Vial, el énfasis se centró en que la mayoría de las muertes y lesiones graves por incidentes de tránsito ocurren en zonas urbanas, por lo que se requiere una pronta intervención para generar medios de transporte seguros, accesibles y sostenibles, y la promoción de la movilidad activa. En este sentido, la ONU declara el nuevo “Decenio de Acción y Cumplimiento de la Seguridad Vial 2021-2030” y mantiene las metas definidas en los Objetivos de Desarrollo Sostenible, en especial la de reducir en un 50 %, los fallecidos por siniestros viales en el mundo.

Cabe resaltar que más del 90% de los fallecimientos señalados en el primer párrafo de este acápite corresponden a países de bajos y medios ingresos, lo que incluso se puede corroborar con el hecho que existe una correlación positiva y significativa entre la tasa de mortalidad por siniestros de tránsito y el nivel de riqueza material de los países.

34 Data referencial que puede ser corroborada en fuentes de la Organización Mundial de la Salud, consultando entre otros en https:/[/www.wh](http://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries)o[.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries](http://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries)

35 Organización de Naciones Unidas, Resolución 74/299, 2020.

36 Organización de Naciones Unidas, Resolución 70/1, 2015.

## Gráfico 15. Tasa de mortalidad en vías de transporte terrestre según niveles de ingresos a nivel mundial, 2016



40

35

30

25

20

15

10

5

0

0

10000 20000 30000 40000 50000 60000 70000 80000 90000

PIB per capita PPP (US$)

Muertes x 100,000 habitantes

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| *Peru* |  |  |  | *Un* | *ited State*  *America* | *s of* |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  | *Sweden* |  |  |  |

**Fuente:** Global Road Safety Report, OMS 2018.

**Elaboración:** Dirección de Seguridad Vial - MTC

En ese contexto internacional, la atención de los problemas de inseguridad vial en el país se encuentra rezagada respecto a otros países en el mundo. Según cifras de la OMS, en el 2016 la tasa de mortalidad por cien mil habitantes provocada por siniestros de tránsito en Suiza y Noruega fue de 2.7, siendo estos los países que se encuentran en mejor situación respecto de esta variable; por otro lado, el promedio de los países miembros de la OCDE es de 8.38, mientras que en el Perú es de 13.5.

## Tabla 5. Mortalidad provocada por lesiones producto de siniestros de tránsito (por cada 100 000 personas) - 2016

|  |  |
| --- | --- |
| **País** | **2016** |
| Suiza | 2.70 |
| Noruega | 2.70 |
| Miembros OCDE | 8.38 |
| Chile | 12.50 |
| México | 13.10 |
| Uruguay | 13.40 |
| Perú | 13.50 |
| Argentina | 14.00 |
| Bolivia | 15.50 |
| Colombia | 18.50 |
| Brasil | 19.70 |
| Ecuador | 21.30 |

**Fuente**: Organización Mundial de la Salud, Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial (2016)

A nivel latinoamericano, los países que se encuentra en mejor posición que Perú son Chile, México y Uruguay, con 12.5, 13.1 y 13.4 respectivamente, mientras que países como Argentina, Bolivia, Colombia, Brasil y Ecuador tiene tasas superiores.

De acuerdo con la OPS, el Perú se encuentra en una situación desventajosa respecto a legislación vinculada a límites de velocidad, uso de casco y dispositivos de retención para niños (OPS, 2019).

## Gráfico 16. Situación de aspectos de la seguridad en países americanos, 2017

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Países con leyes relativas a los límites de velocidad con mejores prácticas** | **Países con leyes relativas al uso del casco con mejores prácticas** | **Países con una ley relativa al uso del dispositivo de retención para niños con mejores**  **prácticas** |
|  |  |  |

**Fuente**: Organización Panamericana de la Salud, Estado de la seguridad vial en la Región de las Américas (2019)

## Identificación de población afectada

Los usuarios viales representan la población afectada por el problema público identificado en esta política, especificado por toda aquella persona que hace uso o que potencialmente usará el sistema vial; en este sentido todos los seres humanos, como seres sociales, tienen la necesidad de desplazarse, estimándose el total de la población nacional como afectados por la problemática.

Al respecto, la cantidad de fallecidos en siniestros viales entre el 2010 y el 2019 se concentra en la población en edad de trabajar, siendo el 47.4% de la población fallecida entre los 30 y 59 años, generando un impacto a las economías familiares y del país, mientras que el 23.2% es de 18 a 29 años. Es importante además resaltar que más del 78% de los fallecidos en todos los rangos de edad fueron hombres.

## Gráfico 17. Fallecidos en siniestros viales a nivel nacional, según rango de edad y género 2010-2019

0 a 5

467

1 164

450

954

580

1 681

08

5 722

36

2 596

Hombre Mujer

10

6 a 11

12 a 17

18 a 29 1 3

30 a 59 2 8 11 577

60 a más 1 0

**Fuente**: Policía Nacional del Perú / DIRTIC - DIVEST

**Elaboración**: Dirección de Seguridad Vial - MTC

Por otro lado, de la cantidad de heridos en siniestros viales entre el 2010 y 2019, se evidencia una tendencia similar, con una concentración en la población en edad de trabajar, con un 43.0% de heridos entre los 30 y 59 años, en este caso el impacto por discapacidades permanentes severas en la capacidad de producción de las víctimas genera también impactos en la economía del país, y el 33.7% entre los 18 y 29 años. En este caso también se resalta la concentración de heridos hombres del 76%, para todos los rangos de edad.

## Gráfico 18. Lesionados en siniestros viales a nivel nacional, según rango de edad y género 2010-2019

0 a 5

6 a 11

12 a 17

18 a 29

30 a 59

60 a más

59 558

76 9

5 353

9 915

20 264

12 545

84

9 906

15 837

34 130

22 851

Hombre Mujer

129 645

164 814

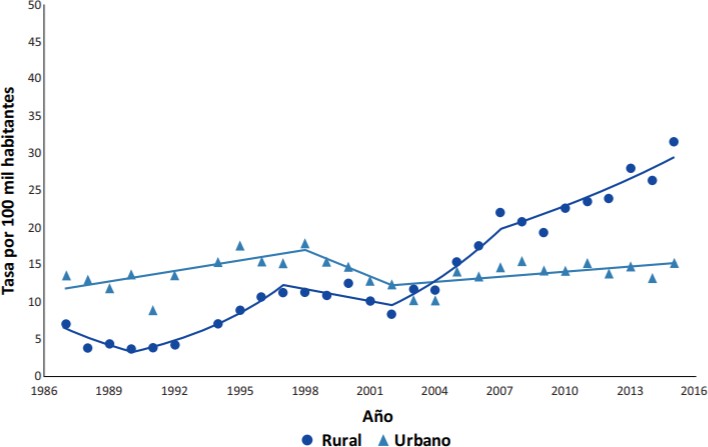
**Fuente**: Policía Nacional del Perú / DIRTIC - DIVEST

**Elaboración**: Dirección de Seguridad Vial – MTC

A continuación, se presentan algunos datos relevantes sobre la caracterización de la población víctima de siniestros viales, según el Estudio de Análisis de causas de mortalidad en el Perú, 1986 – 2015.

La mortalidad por siniestros viales en el área rural se incrementó más de 4 veces y solo 13% en el ámbito urbano. En el periodo 1987 – 2015, para el ámbito rural se presentó un incremento del 7% anual en muertes, lo que significó un incremento del 11% en la tasa, desde el 2002. (MINSA, 2018)

## Gráfico 19. Tasa estandarizada de mortalidad por siniestros de tránsito según ámbito Urbano-Rural. Perú: 1987-2015

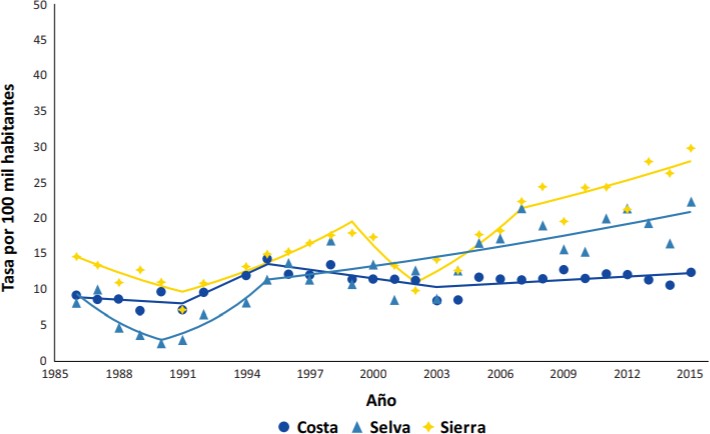


**Fuente:** Base de datos defunciones 1986-2015. Oficina General de Tecnologías de Información. MINSA

En el análisis de desigualdades, se observa que, en el año 1987 la razón entre las tasas de ambos ámbitos fue de 2, siendo la brecha entre ellos de 7 muertes por 100 mil habitantes. Para el año 2015, la razón fue de 2 y la brecha de 16 muertes por 100 mil habitantes.

En el periodo 1986 – 2015, se observa que en la Costa no se observaron cambios importantes, sin embargo, en los últimos años la tendencia fue ascendente en las regiones de la Sierra y Selva. En la Sierra, del 2002 al 2007, la tasa aumentó en 9% anual y posteriormente lo hizo en 5%. En la Selva, en el quinquenio entre 199 y 1995 la tasa creció en 26% al año y luego el aumento fue del 4%.

## región natural. Perú: 1987-2015

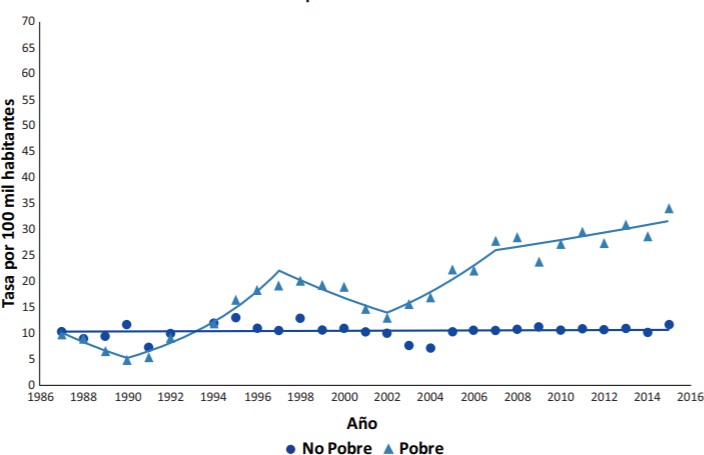


**Fuente:** Base de datos defunciones 1986-2015. Oficina General de Tecnologías de Información. MINSA

Con relación a las desigualdades, se observa que, en 1986, la razón entre las tasas de la Sierra y la Selva fue de 1.8, siendo la brecha entre ellos de 7 muertes por 100 mil habitantes. Para el año 2015, la razón entre las tasas de la Sierra y la Costa fue de 2.4 y la brecha de 18 muertes por 100 mil habitantes.

Según condición de pobreza, durante el periodo 2000 – 2015, se observa que la tasa de mortalidad por siniestros de tránsito en la población pobre tiene una tendencia ascendente, con un aumento en promedio anual de 3%. En los no pobres, la tasa de mortalidad no presentó mayor variación. Este comportamiento determinó que la tasa de mortalidad fuera mayor en los no pobres hasta el año 1993, posteriormente la tasa fue superior en los pobres.

## Gráfico 21. Tasa estandarizada de mortalidad por siniestros de tránsito según condición de pobreza. Perú: 1987-2015



**Fuente:** Base de datos defunciones 1986-2015. Oficina General de Tecnologías de Información. MINSA

En relación con el análisis de desigualdad por condición de pobreza, se observa que en el año 1987 la razón entre las tasas de mortalidad de la población no pobre y los pobres fue de 1.1, siendo la brecha entre ellos de 1 muerte por 100 mil habitantes. Para el año 2015, la razón entre las tasas de estas poblaciones fue de 3 y la brecha de 23 muertes por 100 mil habitantes.

## Enfoques de análisis y abordaje del problema público

El análisis del problema público será realizado mediante los siguientes enfoques transversales.

## Enfoque basado en derechos humanos

Este enfoque se encuentra basado en los valores, principios y normas universales, propios de la dignidad de la persona humana, que se refieren a la vida, libertad, igualdad, seguridad, participación política, bienestar social y cualquier otro aspecto ligado al desarrollo integral de la persona, y que se sustenta en los derechos humanos (Red EnDerechos, 2011).

Los derechos humanos y su enfoque suponen un instrumento para corregir desigualdades sociales y malas prácticas que afecten los derechos de los usuarios de las vías.

## Enfoque de ciclo de vida

Según CEPAL “El enfoque de ciclo de vida sitúa a la persona, desde el nacimiento hasta el final de la vida, como el objeto central de la acción pública, y reconoce que sus necesidades cambian a lo largo de la vida y que la persona es el punto de partida y de llegada de la política social” (CEPAL, 2016).

La incorporación del enfoque de ciclo de vida en el abordaje de la seguridad vial, promueve el desarrollo de un sistema seguro considerando las necesidades vulnerabilidades particulares que los usuarios de las vías presentan en las distintas etapas de su desarrollo vital.

## Enfoque de interculturalidad

Conforme lo establecido en la "Política Nacional para la Transversalización del Enfoque Intercultural", aprobada mediante el Decreto Supremo N° 003-2015-MC, del Ministerio de Cultura, se considera importante y pertinente asegurar el respeto a las diferencias culturales entre los ciudadanos, en el marco del reconocimiento de la diversidad cultural que existe en el país.

## Enfoque de género

Este enfoque representa una herramienta de análisis para examinar la realidad y las relaciones sociales considerando los roles socialmente asignados a mujeres y a hombres, así como sus múltiples identidades, las oportunidades de acceso y control de los recursos y el grado de poder que ejercen en la sociedad. Mediante este enfoque se puede analizar de manera crítica las relaciones de poder y desigualdad entre mujeres y hombres. (MIMP, 2014)

A partir de este enfoque, se considera en el marco de la seguridad vial, el análisis y la identificación de las consecuentes acciones que garanticen la igualdad de oportunidades y uso de las vías bajo el enfoque del sistema seguro.

## Enfoque de accesibilidad

Considerando que la accesibilidad es un concepto desarrollado desde diversas perspectivas, como la geográfica, arquitectónica, gerontológica, entre otras, la accesibilidad se refiere a las características de la relación de las personas con su entorno (espacio urbano, edificaciones, medios de transporte, servicios de uso, etc.) que pueden favorecer o dificultar el funcionamiento de las personas (Alonso, 2016).

En consistencia a este enfoque, el diseño del sistema vial debe considerar la supresión de las barreras que impiden a las personas acceder a su entorno físico de manera segura.

## Situación actual

El análisis de la situación actual del problema público identificado, asociado a las muertes y lesiones en las vías del país, se realiza en esta sección a través del análisis de cada una de las causas directas asociadas.

## Análisis de causas

A fin de comprender las causas de las muertes y lesiones que son consecuencia de siniestros de tránsito, es importante identificar los componentes del sistema vial, y evaluar el nivel de riesgo asociado a cada uno de ellos.

Los componentes del sistema vial entonces se pueden enunciar de la siguiente manera:

* **Usuario vial,** Personas que demandan movilizarse por razones de trabajo, educación, recreación, entre otros motivos de viaje, y lo realizan bajo actitudes y comportamientos determinados, en diferentes modos de transporte.
* **Vía,** Espacio público de interacción entre los usuarios viales y sus modos de transporte, en el cual se produce la movilidad en áreas urbanas y carreteras.
* **Vehículo,** Instrumento mecánico de diferentes magnitudes que sirve para la movilidad de personas, mercancías y otros fines.
* **Sistema de respuesta,** Conjunto de personas, equipos y protocolos para la atención de emergencias por siniestros de tránsito.
* **Fiscalización/control,** Medidas para regular la movilidad (tránsito, seguridad, sustentabilidad).
* **Gestión Vial,** Conjunto de políticas, programas, estrategias y acciones que marcan las características esenciales del sistema vial.

De acuerdo con lo establecido por la OMS, la implementación de Sistema Seguro como estrategia para mitigar el impacto de las externalidades de la movilidad en el Sistema Vial requiere tener en cuenta que, movilizarse es una actividad riesgosa en la que los humanos cometen errores, así mismo, que el cuerpo humano no soporta impactos de objetos que viajen a altas velocidades, por otro lado, establece que la responsabilidad del diseño de un Sistema Vial que permita la complementariedad de sus componentes para proteger la vida es de todos los actores involucrados y no solo del usuario vial.

A continuación, se presenta el análisis de las causas directas e indirectas asociadas al problema público abordado por esta política:

### C1. Débil institucionalidad de la seguridad vial

De acuerdo con las experiencias exitosas a nivel mundial, gestionar de buena forma la seguridad vial a nivel de un país debe iniciar con la designación y creación de un órgano rector y coordinador de los sectores de gobierno necesarios, en una respuesta nacional cohesionada para abordar los traumatismos viales (Peden et al. 2004, Bliss & Breen, 2009).37 Articular sectores y acciones en torno de la seguridad vial, tiene un alto nivel de complejidad debido a su carácter multisectorial y la variedad de instituciones, entidades y actores implicados (salud, transporte, finanzas, educación, policía, entre otros)38. Así mismo, las diferentes perspectivas, en algunos casos divergentes, sobre la estrategia para atender el problema público puede significar retrasos o en algunos casos, bloquear la solución. Por otro lado, las diferencias o falta de liderazgo implican una

37 S. Vieira Gomes, F. Wegman y V. Feypell. OCDE - Foro Internacional de Transporte (FIT). Benchmarking de la seguridad vial en América Latina, 2017, 22-23

38 Tarjanne P. Halving the number of road deaths. In: I Taipale, ed. 100 social innovations from Finland. Falun, Finnish Literature Society, 2014, 157–159.

implementación desigual de estrategias, descoordinación y falta de cambios y/o innovación de políticas que permitan atender de manera integral el fenómeno 3940.

En particular el rol de institucionalidad se reduce el análisis de las instituciones que son parte del sistema; es así, que bajo el enfoque de la Nueva Economía Institucional41, las instituciones representan las reglas de juego, formales e informales, que regulan las elecciones al interior de una sociedad, y brindan incentivos para el cambio político, económico y social. En este marco, las organizaciones representan agentes que actúan bajo las reglas de juego que forman las instituciones. En ese contexto, actores como partidos políticos, burocracias públicas y privadas, sindicatos, empresas, entre otros, representan una alternativa al mercado; sobre el que la burocracia pública aporta eficiencia solo en algunos aspectos.

En este sentido, es necesario considerar el rol fundamental que tienen las instituciones y la interacción que ellas realizan entre la política y la economía; y las consecuencias de esta interacción que se evidencia en el crecimiento económico y la calidad de vida de las personas.

Es por esto, que establecer la fortaleza de la estructura institucional para la seguridad vial requiere de un análisis profundo del desempeño general de un país en seguridad vial, lo que generará oportunidades de mejora. Algunos elementos críticos de éxito para este análisis son los siguientes (SafetyNet, 2009)42:

* Organismo rector con capacidad liderazgo: Disponer de los recursos adecuados, un presupuesto y personal capacitado es un paso estructurante para gestionar la seguridad vial: En este caso en el Perú, la responsabilidad de la gestión de los diferentes elementos de la seguridad vial se atomiza en varias entidades y no existe una entidad que haga sus veces de “Órgano Rector” de la seguridad vial.

Esta debilidad se vio manifiesta en la implementación del Plan Estratégico Nacional de Seguridad, elaborado y gestionado por el Consejo Nacional de Seguridad Vial hasta el año 2019. Al respecto se resalta la poca implementación de las acciones incluidas de este instrumento en los Consejos Regionales de Seguridad Vial, y la nula implementación de los programas que eran parte de este instrumento, como es el caso del Programa Nacional de Educación Vial, en coordinación con el Ministerio de Educación. En la sección [3.4.2 Temporalidad y](#_bookmark18) [esfuerzos previos](#_bookmark18), se precisa con mayor detalle los avances y resultados que se obtuvieron con el PENSV 2017 – 2021.

Otro elemento a considerar es que según el Artículo 3 del Decreto Supremo Nº 010-96-MTC, *“…los Gobiernos Regionales, en el marco de sus competencias, constituirán Consejos Regionales de Seguridad Vial encargados 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*

39 Bliss T and Breen J. Country guidelines for the conduct of road safety management capacity reviews and the specification of lead agency reforms, investment strategies and safe system projects. Washington, D.C., Banco Mundial, 2009.

40 Hoe C. Understanding political priority development for public health issues in Turkey: lessons from tobacco control & road safety [unpublished thesis]. Baltimore, Johns Hopkins University, 2015.

41 Marco teórico propuesto por (Williamson, 2000)

42 S. Vieira Gomes, F. Wegman y V. Feypell. OCDE - Foro Internacional de Transporte (FIT). Benchmarking de la seguridad vial en América Latina, 2017, 22-23

*política nacional diseñada por el Consejo Nacional de Seguridad Vial …”*; sin embargo, a la fecha no se cuenta con ese instrumento aprobado ni actualizado en ninguna región.

* Coordinación efectiva entre los diversos actores y una clara definición de roles: La Comisión Multisectorial de Seguridad Vial (CMSV) se creó como un espacio para promover políticas que fortalezcan la seguridad vial en todo el país, a la fecha no se cuenta con una coordinación y articulación efectiva ente los actores, tal como se demuestra en la inexistencia de protocolos coordinados de atención a víctimas de siniestros viales (ver [C6](#_bookmark17). [Deficiente preparación, respuesta y](#_bookmark17) [acompañamiento frente a siniestros de tránsito](#_bookmark17) y causas indirectas), así como la reducida interoperabilidad en la gestión de datos estadísticos sobre siniestros viales (ver [C1.2](#_bookmark15). [Desarticulación en el sistema de información y baja generación](#_bookmark15) [del conocimiento](#_bookmark15))

Así mismo, es de resaltar que, en los 25 Gobiernos Regionales, no existe un área específica que aborde la gestión de seguridad vial y a pesar de contar con la creación de todos los Consejos Regionales de Seguridad Vial a nivel nacional, gran parte de ellos presentan falencias en su gestión, ya sea por falta de recursos (humanos y económicos), como por la escasa participación de sus miembros.

* Marco normativo sólido: Si bien en el país existe un amplio acervo de normas en torno al tránsito y el transporte, se requiere un diagnóstico y actualización de estas normas que permita gestionar horizontal y verticalmente el nuevo enfoque de la seguridad vial y un ente líder que consolide las iniciativas legislativas desde los diferentes sectores del gobierno nacional, responsables de la atención integral, para disminuir la morbilidad y mortalidad por eventos viales.
* Financiamiento óptimo: El diagnóstico evidencia la designación de presupuestos nacionales individualizados por entidad, pero no existen parámetros para la inversión integral en seguridad vial. Con esta nueva política se hace necesario diseñar acciones complementarias y con alto nivel de coordinación y articulación que requieren esfuerzos presupuestales y una alineación con la problemática territorial (regional y provincial), en donde se identifica escases de recursos que no permiten atender la problemática presentada.
* Estrategia Nacional de seguridad vial a 2030: La vigencia del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial del Perú vence en 2021 y se requiere de una entidad que no solo diseñe la metodología de evaluación y consolide la información de los resultados para su análisis, sino que lidere, coordine y articule los esfuerzos de todos los sectores gubernamentales para la construcción del nuevo plan que permitirá salvar vidas y cumplir con las metas establecidas. Está entidad deberá estar envestida con la capacidad de liderazgo suficiente para alinear esta estrategia con los gobiernos regionales y locales.
* Informes periódicos de gestión de la Seguridad Vial: Como se evidenció anteriormente, la CMSV liderada por el MTC es un espacio para coordinar estrategias en seguridad vial, en la cual no existe una directiva vinculante para sus miembros que especifique la presentación de informes de la gestión

individual de la seguridad vial y tampoco la de un informe consolidado que especifique los avances y logros en la materia, información clave para el seguimiento a la consecución de los objetivos planteados y de las metas.

Una evidencia adicional de la débil capacidad de gestión que se tiene sobre la seguridad vial, se demuestra en la relación entre el gasto ejecutado en seguridad vial y la reducción de fallecidos y heridos a nivel nacional, como se muestra en el siguiente gráfico, a pesar de haberse incrementado los recursos asignados para este fin entre los años 2016 y 2018, los fallecidos y heridos en siniestros viales, se incrementaron.

## Gráfico 22. Relación gasto en seguridad vial vs fallecidos y heridos a nivel nacional, 2016 - 2020



8,985,705

8,872,411

7,691,193

5,748,028

4,31 9

2016

2017

2018

2019

2020

Fallecidos

Lesionandos

Gasto en seguridad vial

8,72

3 244

61 512

3 110

63 953

**Nota**: El gasto en seguridad vial corresponde al devengado de los productos 3000143: Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial y 3000480: Red vial auditada o inspeccionada en seguridad vial del PP 0138: Reducción del costo, tiempo e inseguridad en el sistema de transporte

2 696

53 776

2 826

54 970

2 159

38 447

**Fuente:** Policía Nacional del Perú - DIRTIC – DIVEST / MEF – Consulta Amigable

**Elaboración:** Dirección de Seguridad Vial – MTC

Cabe resaltar que el Consejo Nacional de Seguridad Vial tuvo a su cargo la gestión orientadora de la seguridad vial a nivel nacional hasta el año 2019, periodo en el que estas funciones son transferidas a la Dirección de Seguridad Vial, motivo por el que el grafico anterior muestra una reducción de gasto a partir de ese periodo.

Por otro lado, la ejecución presupuestal por niveles de gobierno evidencia que los gobiernos locales tienen una ejecución en promedio del 79% durante el periodo de análisis, por el lado de los gobiernos regionales esta ejecución promedio es del 70% y en el gobierno nacional es de 58%.

## Gráfico 23. Ejecución presupuestal en seguridad vial por nivel de gobierno, 2016

**- 2020**

2016

2017

2018

Local

2019

2020

Nacional

Regional

44.8%

85.6%

90.1%

90.2%

78.5%

78.0%

87.4%

85.8%

56.9%

25.3%

87.0%

68.3%

42.2%

55.7%

55.3%

**Nota**: El presupuesto en seguridad vial corresponde a la ejecución de los productos 3000143: Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial y 3000480: Red vial auditada o inspeccionada en seguridad vial del PP 0138: Reducción del costo, tiempo e inseguridad en el sistema de transporte

**Fuente:** MEF – Consulta Amigable

**Elaboración:** Dirección de Seguridad Vial – MTC

El nivel de ejecución presupuestal que tiene el nivel nacional muestra que, a pesar de haber tenido significativos recursos presupuestales asignados a la seguridad vial, estos no han sido gastados en su totalidad, lo cual es consistente con el resultado de una deficiente articulación en territorios, en donde los recursos, a pesar de ser menores, han sido gastados en más del 70% en promedio. Además, es importante resaltar que el mayor porcentaje de la ejecución presupuestal se orienta en mayor proporción a las actividades que, de acuerdo con la experiencia internacional, tienen efectos más bajos en la mejora de la seguridad vial como las campañas de seguridad y capacitación en seguridad vial de manera aislada y no como complemento de otras acciones como fiscalización o mejora de infraestructura.

En este sentido y con las debilidades institucionales identificadas anteriormente, es evidente la necesidad de fortalecer la estructura institucional encargada de la Seguridad Vial con la constitución de este ente líder, como lo establece el Foro Internacional de Transporte (ITF, 2017): “*Los países que no cuenten con un organismo líder a nivel nacional para la seguridad vial deberían considerar crear uno*” 43. El papel de esta entidad permitirá:

1. Promover la seguridad en todos los estamentos públicos y privados.
2. Asegurar inversión pública y una asignación efectiva.

43 S. Vieira Gomes, F. Wegman y V. Feypell. OCDE - Foro Internacional de Transporte (FIT). Benchmarking de la seguridad vial en América Latina, 2017, 22-23

1. Coordinar la actividad entre los organismos de gobierno.
2. Preparar estrategias nacionales y su alineación regional y provincial
3. Liderar la generación de conocimiento y el seguimiento permanente.
4. Acercar a la ciudadanía para garantizar su derecho a una movilidad segura

Tareas indispensables para disminuir la “***Pérdida de vidas y capacidades humanas***” como lo establece el problema público enunciado en esta política.

A nivel latinoamericano han sido varias las experiencias en el fortalecimiento institucional para la seguridad vial. Para el caso colombiano, la debilidad institucional se manifestaba en la multiplicidad de instituciones responsables de funciones específicas y no coordinadas para tratar de contener la gran cantidad de víctimas a causa de los incidentes viales que, para el 2016 llego a la cifra de 7.253 fallecidos (18 por cada

* 1. habitantes) según el departamento nacional de Estadística de ese país. Es importante aclarar que, si bien la ley que aprobaba la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial se firmó en el 2013, las dificultades en el diseño e implementación de los procesos y protocolos para su gestión y de los procedimientos administrativos, jurídicos y fiscales para su pleno funcionamiento, el organismo entró en funcionamiento solamente en diciembre de 2016. Se constituyó como una Unidad Administrativa Especial del orden nacional, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al Ministerio de Transporte Dentro de las principales funciones de la Agencia se encuentra:
     + Planear, gestionar, ejecutar, hacer seguimiento y control de las estrategias, planes y acciones dirigidos a dar cumplimiento a las políticas de seguridad vial en todo el país.
     + Apoyar a los Gobiernos Locales y Regionales para la adecuada aplicación de las políticas, instrumentos y herramientas de seguridad vial.
     + Coordinar, articular y apoyar las acciones de los diferentes Ministerios y con las entidades territoriales para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial.
     + Definir las estrategias para el control del cumplimiento de las normas de tránsito y coordinar las acciones intersectoriales en este ámbito.
     + Promover el diseño e implementación de sistemas de evaluación de los niveles de seguridad vial de la infraestructura, (auditorías o inspecciones de seguridad vial).
     + Informar a los ciudadanos y al público en general de todas las medidas adoptadas por el Gobierno en materia de seguridad vial.
     + Realizar campañas de información, formación y sensibilización en seguridad vial para el país.
     + Coordinar el diseño e implementación de los contenidos y metodologías de la educación vial, en los términos dispuestos por la Ley 1503 de 2011
     + Presentar al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte iniciativas normativas (legislativas y reglamentarias) relativas al Tránsito con incidencia en la seguridad vial, con base en la evaluación de la normatividad existente.

En el caso de la Agencia Nacional de Seguridad Vial de Argentina se creó como un organismo descentralizado adscrito al Ministerio del Interior, con autonomía económica financiera, personería jurídica propia y capacidad de actuación en el ámbito del derecho

público y privado. Con una misión más práctica, en la cual su foco es la reducción de las víctimas causadas por los incidentes viales. Con esta iniciativa se buscó fortalecer la débil institucionalidad en materia de promoción, coordinación, control y seguimiento de las políticas de Seguridad Vial. Las principales funciones de esta Agencia se enfocan en:

* + - Educar a la ciudadanía: Campañas de concientización vial, capacitación a alumnos y docentes de las distintas localidades. Tratamiento de problemáticas locales.
    - Controlar y fiscalizar: Operativos de documentación, alcoholemia, uso de cinturón de seguridad, casco, y velocidad.
    - Apoyar proceso de Licencias de Conducción: Sistema de Antecedentes de Tránsito. Diseño de exigencias y criterios para evaluar a los conductores.
    - Coordinar el Observatorio Vial Nacional: Estadísticas de incidentes viales. Localizamos de puntos negros. Diseño de políticas acordes con los problemas específicos de cada jurisdicción.
    - Articular y gestionar planes y programas: Nuevos convenios y vinculación a de las entidades intermedias y asociaciones no gubernamentales relacionadas con el tránsito y la seguridad vía a las estrategias de prevención.
    - Gestionar acciones en el marco de la innovación y la tecnología: Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito, Sistema de Control de Tránsito en Estaciones de Peajes de Rutas Concesionadas, Sistema de Monitoreo Satelital de vehículos y el Sistema de Auditoría Nacional de Seguridad Vial

Como se referencia en estas dos experiencias, en los países latinoamericanos que han decidido intervenir de manera proactiva la movilidad con el fin de reducir las lesiones graves por incidentes viales, la debilidad institucional para gestionar la seguridad vial, se ve reflejada en la falta de una fuerte estructura de entidades responsables en la materia, la casi nula articulación de estrategias enfocas en salvar vidas en la vía, y la toma de decisiones sin evidencia científica (Datos), escenario similar al que se presenta en el país y que no ha permitido tener resultados contundentes en la reducción de siniestros viales.

*C1.1. Débil coordinación y delimitación de funciones de la seguridad vial*

Esta causa indirecta responde a la capacidad de gestión interinstitucional para realizar coordinaciones entre las entidades de los tres niveles de gobierno encargadas de contribuir con la reducción de siniestros de tránsito y las víctimas, que estos acarrean, lo cual tiene impactos negativos en la capacidad de humana de tener una vida larga, saludable y productiva.

En el marco del Programa País con la OCDE, se realizó el estudio de Estudio de Gobernanza Pública, precisa que el nivel de coordinación intergubernamental e intersectorial, de las instituciones, es limitado, difícil, costoso e ineficaz, lo que tiene implicancias los esfuerzos del gobierno para enfrentar retos multidimensionales (OCDE, 2016), como es el caso de la seguridad vial.

La gestión integral de la seguridad vial es resultado del desarrollo de actividades dependientes de la organización institucional del Estado en sus tres niveles de gobierno; por lo que es coherente aceptar que la institucionalidad presente en los países impacta

en su asignación de recursos y en la eficiencia sectorial, en particular del sector transportes (BID, 2016).

Parte de la problemática de la seguridad vial es la poca claridad de las instituciones involucradas de sus atribuciones, limitada capacidad de funcionamiento coordinado y utilizan diferentes registros tipo, que hace que la información que se obtiene no sea uniforme ni comparable, existiendo datos disimiles para siniestros, muertos y diferencias y vacíos en las estadísticas (Planzer, 2005).

En el Perú la gestión de la seguridad vial es de competencia compartida entre el Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC, gobiernos regionales y locales, la Policía Nacional del Perú - PNP, la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías – SUTRAN, entre otras entidades.

En el caso de la PNP, se distingue en su estructura una división encargada del control y fiscalización del tránsito en zonas urbanas, que tiene las mismas funciones que las Municipalidades Provinciales44, entre ellas, las funciones fiscalizadoras para la inscripción de infracciones y papeletas en el Registro Nacional de Sanciones.

Al respecto, según se detalla en la [**Tabla 6. Competencias y Funciones relacionadas**](#_bookmark14)[**con la implementación del sistema vial seguro**](#_bookmark14) Tabla 6, las competencias en cuanto a infraestructura de transporte son compartidas entre gobiernos nacionales, regionales y locales; así como también lo son las competencias en circulación y tránsito terrestre. De la misma manera, en el ámbito nacional también se muestra que las competencias en tránsito terrestre son compartidas entre el MTC, la SUTRAN y la Policía Nacional del Perú.

En cuanto a las funciones entre los niveles de Gobierno también existe corresponsabilidad en cuanto a la función normativa, de gestión y fiscalización, entre los Gobiernos Regionales, Gobiernos Locales y el ámbito nacional (MTC y SUTRAN).

44 El Decreto Supremo N° 003-2014-MTC que modificó el Reglamento Nacional de Tránsito establece en su artículo 7° a propósito de las competencias de la Policía Nacional de Perú, lo siguiente: “En materia de tránsito terrestre, la Policía Nacional del Perú, a través del efectivo asignado al control de tránsito o al control de carreteras, de conformidad con el presente Reglamento, es competente para: e) Inscribir en el Registro Nacional de Sanciones, las papeletas de infracción y medidas preventivas que imponga en la red vial (vecinal, rural y urbana, regional y nacional).” A su vez, el artículo 5° del mismo reglamento le asigna similar competencia de fiscalización a las Municipalidades Provinciales, concretamente en el literal b) del numeral

1. del mencionado artículo.

## Tabla 6. Competencias y Funciones relacionadas con la implementación del sistema vial seguro

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nivel de Gobierno** | **Entidad – Autoridades** | **Competencia** | **Tipos de funciones** | **Base legal** |
|  |  |  |  | Ley N° 27181 |
|  |  |  |  | Ley N° 29370 |
|  | Ministerio de Trasportes y Comunicaciones |  |  | Ley N° 29237  DS N° 016-2009-MTC DS N° 017-2009- MTC |
|  |  |  |  | DS Nº 034-2008-MTC |
| Nacional |  | Transporte (Infraestructura y servicio) Circulación  Tránsito terrestre Inspecciones técnicas Auditorías Licenciamiento  Renovación parque automotor Reglamentación incorporación de vehículos  Normatividad de señalización | Normativa Gestión Fiscalización | DS Nº 025-2008-MTC DS N° 010-96-MTC DS N° 013-2007-MTC DS N° 019-2017-MTC  RM N° 1202-2019-MTC RM N° 0670-2020-MTC/01 RM N° 670-2020-MTC/01 RD N° 16-2016-MTC/14 RD N° 05-2017-MTC/14  RD N° 03-2018-MTC/14 RD N° 08-2014-MTC/14 |
| Dirección de Seguridad Vial |
|  |  |  |  | RD N° 05- 2016-MTC/14 |
|  |
|  |  |  |  | RD N° 10-2014-MTC/14 |
|  | SUTRAN |  |  | RD N° 22-2013-MTC/14  RD N° 020-2020-MTC/18 |
|  |  |  |  | RD N° 21-2020-MTC/18 |
|  |  |  |  | RD N° 022-2020-MTC/18 |
|  | Proyecto Especial de | Normativa de la infraestructura de | Gestión | DS N° 033-2002-MTC |
|  | Infraestructura de Transporte | transporte en la Red Vial Nacional no | Administración | DS Nº 034-2008-MTC |
|  | Nacional - PROVIAS NACIONAL | concesionada | Fiscalización | RM-2020-MTC-01.02 |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nivel de Gobierno** | **Entidad – Autoridades** | **Competencia** | **Tipos de funciones** | **Base legal** |
|  | Proyecto Especial de Infraestructura de Transporte Descentralizado - PROVIAS DESCENTRALIZADO | Normativa de la infraestructura de transporte en la Red Vial departamental y vecinal o rural. | Gestión Administración Fiscalización | DS N° 029-2006-MTC DS Nº 034-2008-MTC RM Nº 1182-2017-MTC- 01.02 |
| Policía Nacional del Perú – PNP – Dirección General de Tránsito y Seguridad Vial | Tránsito terrestre, circulación vehicular y peatonal Imposición de multas  Investigación siniestros de tránsito | Fiscalización Gestión de la información | Ley N° 27181  DL N° 1267  DL N° 1216  DS Nº 026-2017-IN DS N° 016-2009-MTC |
| MINSA / SIS / SAMU | Atención prehospitalaria Urgencias Rehabilitación | Atención sanitaria siniestros viales | Ley N° 29344  Ley N° 29761 |
| ESSALUD | Atención hospitalaria/Rehabilitación | Apoyo a la población afectada por siniestros Prestaciones de  recuperación de la salud | Ley N° 27056 |
| SISTEMA PRIVADO DE SALUD | Atención hospitalaria/Urgencias | Apoyo a la población afectada por siniestros Prestaciones de recuperación de la salud | Ley Nº 26790  Ley N° 29561  DS Nº 008-2012-SA |
| INDECOPI | Condiciones de la prestación del servicio (usuarios) | Fiscalización | Ley N° 27181  DS N° 016-2009-MTC |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nivel de Gobierno** | **Entidad – Autoridades** | **Competencia** | **Tipos de funciones** | **Base legal** |
|  | MINEDU | Educación Vial | Normativa Gestión de la Información | Ley Nº 28044  DS Nº 011-2012-ED RM N° 374-2008-ED  RM Nº 281-2016-MINEDU |
| MVCS | Vialidad Urbana | Normativa Gestión Fiscalización | Ley N° 30156  DS N° 011-2006-VIVIENDA DS N° 010-2018-VIVIENDA DS Nº 034-2008-MTC |
| ATU | Transporte público masivo – tren eléctrico | Gestión | Ley N° 30900 y su Reglamento aprobado por DS N° 005-2019-MTC |
| Regional | Gobiernos Regionales – Direcciones Regionales de Transporte | Transporte (infraestructura) Circulación  Tránsito terrestre | Normativa Gestión Fiscalización | Ley N° 27181  Ley N° 27867  DS N° 016-2009-MTC DS N° 017-2009-MTC DS Nº 034-2008-MTC |
| Local – Provincial | Municipalidades provinciales | Transporte (infraestructura) Circulación  Tránsito terrestre Recaudación de multas | Normativa Gestión Fiscalización | Ley N° 27181  Ley N° 27972  DS N° 016-2009-MTC DS N° 017-2009-MTC DS Nº 034-2008-MTC |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nivel de Gobierno** | **Entidad – Autoridades** | **Competencia** | **Tipos de funciones** | **Base legal** |
| Local – Distrital | Municipalidades distritales | Transporte (infraestructura) Circulación  Tránsito terrestre Vialidad | Normativa Gestión Fiscalización | Ley N° 27181  Ley N° 27972  DS N° 016-2009-MTC DS N° 017-2009-MTC DS Nº 034-2008-MTC |

**Elaboración:** Dirección de Seguridad Vial – MTC

Estas funciones y competencias distribuidas en diversas instituciones demandan una mayor capacidad de articulación y coordinación entre los distintos niveles de Gobierno.

De acuerdo con el enfoque de Sistema Seguro, base teórico-conceptual de esta política, es necesario que acciones como la Planeación de la Seguridad Vial, análisis de información, seguimiento y evaluación de intervenciones, investigación y desarrollo de nuevos conocimientos y nuevas tecnologías, la atención de eventos viales y el acompañamiento a víctimas, victimarios y sus familias, se realicen de forma integral y con presencia activa de los diferentes sectores del gobierno nacional y regional.

Sobre las competencias en gobiernos regionales y locales, se evidencia que estos niveles de gobierno comparten las competencias en Transporte (infraestructura), Circulación y Tránsito terrestre, así como las funciones Normativa, de Gestión y Fiscalización; lo impediría una adecuada coordinación en la gestión de la seguridad vial por una insuficiente delimitación de funciones.

Es importante resaltar que este nivel de articulación y coordinación no solamente va a suceder en entre los tres niveles de Gobierno, por ejemplo, en Lima Metropolitana existen dos entidades a cargo de competencias administrativas en materia de transporte; cada una a cargo de una línea de acción diferenciada pero vinculante en el sistema vial.

## Tabla 7. Competencias Administrativas del transporte en Lima Metropolitana

|  |  |
| --- | --- |
| **Líneas de acción** | **Entidad responsable** |
| Tren urbano  Mejora de la operación del servicio de transporte e introducción de nueva cultura de transporte Corredores viales de alta capacidad | ATU45 |
| Mejora de infraestructura vial | EMAPE |

**Elaboración:** Dirección de Seguridad Vial - MTC

Esta causa indirecta tiene también origen en instrumentos normativos sin objetivos claros y poco medibles a nivel de indicadores y metas, y que además no consideran las brechas relativas a las necesidades de la población. Como consecuencia las instituciones no cuentan con instrumentos de seguimiento y evaluación para monitorear su gestión.

*C1.2. Desarticulación en el sistema de información y baja generación del conocimiento*

La gestión de la información tiene como requisito indispensable contar con los datos sobre los tipos de siniestros viales y su incidencia, los cuales deben ser confiables, completos y estar disponibles cuando sea necesario. Deben estar almacenados en una base de datos que permita la consulta cruzada para un conocimiento detallado de las circunstancias en que se producen este tipo de eventos, detectar grupos poblacionales más afectados, el tipo de vehículos mayormente involucrados, cuáles son los días y lugares recurrentes, entre otros requerimientos. En ese sentido, en la actualidad es más

45 De conformidad con la Ley N° 30900

simple implementar un Sistema de Información Geográfica, herramienta adecuada y conveniente para disponer de un mapa de siniestralidad con datos disponibles para una consulta rápida que contribuya con la efectividad de las intervenciones.

El análisis y recolección de datos constituyen un factor importante para monitorear el progreso de una meta, así como para la determinación de acciones efectivas dentro de una estrategia. Es así como este factor representa un desafío en países de bajo y mediano ingreso, por contar con datos de baja calidad, con sistemas de recolección de datos usualmente inadecuados o con estadísticas que no se reportan. (WRI - Ross Center, 2018)

La problemática de los sistemas de información es transversal a otros países. La OMS en el 2003 llamó la atención sobre la diferencia en estimaciones de muertos y lesionados a causa de siniestros de tránsito, esto debido a mayoritariamente las diferentes formas que en cada país se realiza el proceso de recolección de datos. (Planzer, 2005) La sub- notificación46 o subregistro de siniestros se basa principalmente en cuatro causas: la definición utilizada de muertos47, la definición utilizada de siniestros, procedimientos48 de actualización de las bases de datos y siniestros reportados por el público general.

Este factor se evidencia en la información inexacta en el sistema de recolección de datos. Esta causa corresponde a la heterogeneidad e inexactitud que existen en los sistemas de información vinculados a la seguridad vial, que en Perú se evidencia al no existir una única fuente de información de siniestros de tránsito. Es necesario resaltar, que la información para la toma de decisiones no pasa por los procesos que aseguren su calidad, no se sistematiza ni centraliza, lo que en consecuencia lleva a tener altos costos en la transacción y coordinación para obtener los datos, y trae riesgos relacionados con la calidad de información, lo que dificulta la evaluación y reduce la efectividad de la gestión (PCM, 2013).

Las entidades a cargo de reportar las cifras en lesionados y fallecidos por siniestros viales son las por la PNP, el MINSA a través del SINADEF y el INEI. Sin embargo, según se muestra en la Tabla 8, el número de lesionados en siniestros viales reportados por estas tres instituciones difiere entre los años 2010 y el 2019.

## Tabla 8. Número de lesionados en siniestros viales por diversas fuentes, ámbito nacional, 2010 - 2019

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Lesionados en**  **siniestros viales** | **PNP** | **SINADEF** | **INEI** |
| **2010** | 49 716 | 23 408 | 6 723 |
| **2011** | 49 291 | 28 554 | 4 856 |

46 Se ha detectado que muchos de los accidentes que solo tienen como consecuencia daños materiales no son reportados a la policía, lo que produce un sesgo en las estadísticas, dando paso a la sub-notificación. (Planzer, 2005)

47 En los países latinoamericanos, por ejemplo, no se utiliza la “regla de los 30 días”, según la cual deben contabilizarse como muertos a causa de un accidente a aquellas personas que mueren hasta 30 días después de producido el accidente. En consecuencia, el número de víctimas fatales tiene un sesgo que puede llegar a ser un 30% del total anual. (Planzer, 2005)

48 En muchos países el formulario utilizado y su forma de almacenamiento varían entre ciudades o entre organismos, por lo que existe una falta de normalización de los datos. También existen deficiencias en la armonización y los vínculos entre las distintas fuentes de datos (Planzer, 2005)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Lesionados en**  **siniestros viales** | **PNP** | **SINADEF** | **INEI** |
| **2012** | 54 484 | 25 780 | 6 826 |
| **2013** | 59 453 | 35 447 | 6 044 |
| **2014** | 58 148 | 40 777 | 5 645 |
| **2015** | 56 499 | 37 770 | 5 294 |
| **2016** | 53 776 | 41 322 | 7 266 |
| **2017** | 54 970 | 36 853 | 6 581 |
| **2018** | 61 512 | 38 323 | 6 173 |
| **2019** | 63 953 | 37 298 | - |

**Fuente:** Ministerio de Salud del Perú. Sistema Nacional de Defunciones – SINADEF / Policía Nacional del Perú - DIRTIC – DIVEST / Estadísticas - INEI

De la misma manera, el reporte de fallecidos por estas mismas tres instituciones presenta diferencias en el mismo periodo. Al respecto, es importante resaltar que las cifras de INEI y la PNP solo presentan diferentes valores en los años 2012 y 2013.

## Tabla 9. Número de fallecidos en siniestros viales por diversas fuentes, ámbito nacional, 2010 - 2019

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Fallecidos en siniestros viales** | **PNP** | **SINADEF** | **INEI** |
| **2010** | 2 856 | 2 520 \* | 2 856 |
| **2011** | 3 531 | 3 531 \*\* | 3 531 |
| **2012** | 3 209 | 3 313 \*\* | 4 037 |
| **2013** | 3 110 | 3 110 \*\* | 3 176 |
| **2014** | 2 798 | 2 798 \*\* | 2 798 |
| **2015** | 2 965 | 2 965 \*\* | 2 965 |
| **2016** | 2 696 |  | 2 696 |
| **2017** | 2 826 | 1908 | 2 826 |
| **2018** | 3 244 | 2318 | 3 244 |
| **2019** | 3 110 | 2327 | 3 110 |

(\*) extraído de <http://bvs.minsa.gob.pe/local/MINSA/1779.pdf>

(\*\*) Centro Nacional de Epidemiologia, Prevención y Control de Enfermedades - MINSA **Fuente:** Ministerio de Salud del Perú. Sistema Nacional de Defunciones – SINADEF / Policía Nacional del Perú - DIRTIC – DIVEST / Estadísticas - INEI

La **falencia en la calidad de información** ligada a la seguridad vial se relaciona con: i) la falta de estandarización de las variables que dificulta uniformizar criterios para la

recolección de información49, ii) la ausencia del levantamiento de información relevante, es decir, variables clave para poder desarrollar políticas como sector con relación a la accidentabilidad; y iii) la demora en el procesamiento y almacenamiento de la información de los accidentes de tránsito que ocurren en la red vial existente del país.

Sobre el particular, la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de la Policía Nacional del Perú – PNP, advierte que en la actualidad no se cuenta con un diagnóstico real de los accidentes de tránsito a nivel nacional, que permita elaborar políticas urgentes en materia de seguridad vial, siendo que cada una de las entidades involucradas (PNP, Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías -SUTRAN, Municipalidades provinciales y distritales, Ministerio Público, Ministerio de Salud, Bomberos, entre otros) tiene su propia información estadística sobre los accidentes de tránsito, lo que impide contar con una data real sobre los mismos.

En consecuencia, es de suma relevancia integrar la recolección de datos provenientes de la Policía Nacional del Perú (en particular de la DIVPIAT y del Registro de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional del Perú – REATPOL), el SINADEF del Ministerio de Salud y el INEI, de forma de generar una toma de datos integrada y automatizada, que permita disponer de una estadística unificada, única de consulta nacional.

Establecidas las inconsistencias e inexactitudes existentes en los sistemas de recolección de datos identificados, las varias instituciones responsables de generar data relacionada a siniestros viales, y la falta de estandarización de dicha información, resulta complejo establecer una fuente de información única, relevante, y sobre todo confiable, que soporte las acciones de planeamiento, implementación, monitoreo, y la evaluación de la evolución de la seguridad vial nacional a cargo de la entidad o entidades responsables de su gestión.

Al respecto, la División de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito de la PNP, como la unidad especializada encargada tiene entre sus funciones la de desarrollar estudios de seguridad vial y análisis de la problemática de tránsito50. Al respecto, en el Manual de normas y procedimientos para la intervención en investigación de accidentes de tránsito51, se establece que el desarrollo de Estudios Técnicos se realiza sobre la base de investigaciones elaboradas por las unidades intervinientes.

Sobre la función policial, existe evidencia académica que resalta las limitaciones que tiene la PNP para desarrollar una adecuada gestión de la información, en cuanto no existe una unidad policial especializada que centralice la información de los accidentes de tránsito a nivel nacional y se encargue de su estudio y análisis, lo cual se agrava con la falta de especialización del personal policial a cargo de la recopilación de la información (Villacorta Ruiz, 2015).

Un tema relacionado es la oferta de especialización técnica y/o profesional en Seguridad Vial en el Perú, que es muy limitada: A nivel profesional sólo la Maestría en Ingeniería de Transportes de la Universidad Nacional Federico Villarreal ofrece un curso de

49 Al respecto, el Formato Único de Registro de Accidentes de Tránsito fue aprobado mediante la Resolución Directoral 020-2019-MTC/18, que tendrá un alcance nacional.

50 Según Decreto Supremo N° 026-2017-IN – Reglamento del Decreto Legislativo N° 1267 – Ley de la PNP

51 Aprobado mediante RD. N°1021-2013- DIRGENEMG

Seguridad Vial dentro del cuarto semestre, según su malla curricular52; también cuenta con una carrera profesional de Ingeniería de Transportes, pero esta no considera formación específica en temas de Seguridad Vial. Otros niveles de formación se ofrecen en Perú; tales como: Un curso de Interpretación y formación de auditor Interno de ISO 39001 - Sistemas de Gestión de Seguridad Vial (24 horas)53 ofrecido por AENOR – Perú; y el curso de Seguridad Vial (24 horas) dentro de la Diplomatura en Gestión de la Infraestructura y de la Movilidad de la Pontificia Universas Católica (PUCP). Finalmente, si hablamos de cursos, talleres, charlas, u otros que son ofrecidos al público en general e interesados con el tema, podemos ejemplificar: SUTRAN54; El Instituto de Transporte de la UCSS55.

Por otro lado, existen asociaciones civiles que desarrollan estudios sobre tránsito y transporte, como por ejemplo la Fundación Transitemos, la Asociación Automotriz del Perú y la Asociación Lima cómo vamos. Sin embargo, estos esfuerzos resultan insuficientes en cuanto algunos estudios no son específicos sobre seguridad vial, no se desarrollan con una frecuencia continua y son elaborados a partir de muestras pequeñas, generalmente en Lima metropolitana.

Finalmente, y conforme a la narrativa previa, no existen esfuerzos registrados (constantes y sostenibles), que desarrollen actividades académicas relacionadas con la seguridad vial: desarrollar estudios, innovación, investigación y desarrollo, etc.; esto puede deberse tanto a la calidad de la información existente, como a reducida oferta académica y la poca prioridad asignada a la consolidación de un sistema de gestión del conocimiento por parte de la academia y/o la sociedad civil organizada, que permita acompañar los esfuerzos del Estado, hacer control ciudadano y generar conocimiento nuevo.

*C1.3. Ineficientes procesos de fiscalización y sanción*

De acuerdo con los parámetros para el diseño e implementación de Sistema Seguro de movilidad que nos lleve a una tendencia de cero fallecidos y lesionados de gravedad por siniestros viales (Visión Cero), los procesos de fiscalización y sanción son un componente clave, que debe ser efectivo. En este sentido, no solo la imposición de la papeleta de infracción es suficiente, el proceso administrativo que conlleve al pago de la multa también debe tener características de eficiencia. Por otro lado, como se estableció en la declaración de Estocolmo 2020, enfocar los esfuerzos a mitigar las conductas de riesgo genera un alto impacto en la disminución de muertos y fallecidos en las vías, por lo que la planeación de las estrategias de presencia institucional en las vías (controles preventivos y operativos) deben estar enfocados al uso de elementos de protección (cascos, cinturón, sistemas de retención infantil) y a disminuir la conductas temerarias como conducir bajo efectos de alcohol, drogas y/o en exceso de velocidad.

Partiendo del hecho de que los procesos de fiscalización de tránsito, entendido como circulación en vías que pueden ser urbanas o interurbanas; y la fiscalización en transporte, entendido como servicio de traslado de personas o mercadería (que también

52 [http://www.unfv.edu.pe/eupg/index.php/maestrias/ingenieria-arquitectura-y-ciencias-basicas-2/ing-de-](http://www.unfv.edu.pe/eupg/index.php/maestrias/ingenieria-arquitectura-y-ciencias-basicas-2/ing-de-transporte) [transporte](http://www.unfv.edu.pe/eupg/index.php/maestrias/ingenieria-arquitectura-y-ciencias-basicas-2/ing-de-transporte)

53 <https://www.aenorperu.com/Formacin_documentos/Calendario-AenorPERU-2021.pdf>

54 <https://www.formate.pe/cursos-gratis-SUTRAN-36.html>

55 <https://itucss.ucss.edu.pe/cursos>

puede ser de carácter local (urbano) e interurbano); están divididas en diferentes instituciones y con diferentes niveles de alcance, este factor se evidencia entre otras cosas en la ausencia de un registro integrado de las sanciones derivadas del proceso fiscalizador y sancionador, producto de la débil articulación entre las instituciones vinculadas a la seguridad vial.

Por otro lado, las infracciones registradas en el sistema se concentran en las infracciones a la capacidad de ejecutar las labores de fiscalización.

## Tabla 10. Infracciones vinculadas al comportamiento del usuario de la vía según Reglamento de tránsito e infracciones registradas, 2017 – 2019, total nacional

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causa vinculada** | **Infracciones asociadas** | | **Infracciones registradas por año** | | |
| **2017** | **2018** | **2019** |
| Desacato señal de tránsito del conductor | 4 | G04, G57, M17, M18 | 68,495 | 85,829 | 80,166 |
| Imprudencia del pasajero | 1 | G28 | 55,826 | 65,916 | 60,241 |
| Imprudencia del conductor | 11 | G02, G05, G09, G29, G59, G65, G72, M03, M04,  M24, M25 | 66,896 | 69,264 | 63,819 |
| Exceso de velocidad | 3 | G39, M07, M20 | 50,274 | 70,872 | 42,283 |
| Ebriedad del conductor | 2 | M01, M02 | 41,497 | 40,343 | 37,616 |
| Invasión de carril | 2 | G01, M16 | 12,849 | 12,831 | 11,972 |
| Falla mecánica | 1 | M26 | 90 | 46 | 87 |
| Otras | 98 | - | 678,782 | 739,527 | 791,276 |
| **TOTAL** | **122** |  | **974,709** | **1,084,628** | **1,087,460** |

**Fuente:** Basado en la tabla de infracciones del Reglamento Nacional de Tránsito

**Elaboración:** Dirección de Seguridad Vial – MTC

Respecto a la ineficiencia en el proceso sancionador, este supone un riesgo constante en la gestión de la seguridad vial. Por ejemplo, la (SUTRAN, 2020) evidenció los siguientes problemas en el desarrollo de estas actividades:

Respecto de la optimización de fiscalizaciones de campo:

* Insuficientes recursos humanos y equipamiento para la fiscalización de campo
* Limitado marco normativo para las actividades de fiscalización
* Escasos medios para garantizar la efectividad de las medidas preventivas establecidas en los reglamentos
* Necesidades fortalecimiento permanente de capacidades de inspectores Respecto de la insuficiente fiscalización de gabinete de los agentes fiscalizados
* Necesidad de continuar mejorando la asignación de acciones de fiscalización entre campo y gabinete

Respecto del insuficiente nivel de sanción por el incumplimiento de la normatividad

* Gestión de cobranza pre coactiva en implementación y cobranza coactiva en proceso de consolidación
* Niveles intermedios de optimización de la gestión de resoluciones de primera y segunda instancia del órgano sancionador
* Altas tasas de notificaciones infructuosos

Sobre el proceso administrativo sancionador que lleva a cabo SUTRAN, se muestra un esfuerzo permanente por agilizarlo, sin embargo, existen dificultades en su gestión, relacionadas con la insuficiencia de recursos humanos y logísticos, agilización de procesos y la presentación de nulidad en los procedimientos sancionadores.

## Tabla 11. Indicadores relacionados con el proceso sancionador de SUTRAN

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Indicador** | **2017** | **2018** | **2019** |
| **Porcentaje de resoluciones de ejecución coactiva cumplida** | 5.12% | 20.34% | 6.69% |
| **Porcentaje de resoluciones de sanción firme en segunda instancia** | 71.04% | 57.07% | 17.95% |
| **Porcentaje de sanciones emitidas del total de papeletas / formularios / actas impuestas por SUTRAN** | 33.57% | 1.08% | 10.67% |

**Fuente**: Informe de Evaluación de Resultado del PEI 2017-2022 Periodo 2019 (SUTRAN, 2020)

Al respecto, el informe de evaluación precisa lo siguiente:

* El indicador Porcentaje de resoluciones de ejecución coactiva cumplida, mide la efectividad de las resoluciones de ejecución coactiva de inicio y resolución de ejecución coactiva cobrada en el mismo año. En este sentido, se precisa que las principales dificultades para su cumplimiento se relacionan con la insuficiencia de recursos humanos, para la cartera de expedientes que tiene la institución, y sobre la insuficiencia de recursos logísticos para la notificación e identificación de direcciones de notificación de los administrados
* El indicador Porcentaje de resoluciones de sanción firme en segunda instancia, se precisa que el avance de este indicador está condicionado por la adecuada formulación de los procedimientos sancionadores, al respecto se precisa que en

el año 2019 se presentaron expedientes con informes recomendando que se declare la “Nulidad de Oficio de los procedimientos sancionadores”, debido a que se advirtieron vicios en las resoluciones de sanción emitidas en ejercicios anteriores, tales como: i) vulneración al debido procedimiento, ii) falta de debida motivación, iii) vicios en los actos de notificación y iv) vicios que producían la nulidad de pleno derecho de los procedimientos sancionadores.

* El indicador porcentaje de sanciones emitidas del total de papeletas/formularios/actas impuestas por SUTRAN, refleja la proporción de sanciones que emite SUTRAN a partir del total de papeletas, formularios y actas que se imponen a partir de sus acciones de fiscalización, toda vez que los Procedimientos Administrativos Sancionadores tienen un proceso más extenso hasta la emisión de la resolución de sanción.

Para afrontar esta situación la SUTRAN ha implementado desde el año 2020 el aplicativo *Fiscamóvil*, mediante el cual ha podido agilizar parte de sus procedimientos de fiscalización y sanción. Sin embargo, ello representa solo la intervención de una de las entidades encargadas de la fiscalización y sanción en el sistema de transporte.

Por otro lado, el Servicio de Administración Tributaria – SAT de Lima muestra un incremento en los ingresos recaudados por multas por infracciones al Reglamento Nacional de Tránsito del año 2019 fueron de S/121.5 millones, lo que significó un incremento en términos reales de 5% respecto al año 2018 (S/113.4 millones).

## Gráfico 24. Recaudación de multas RGT/RNT, Millones de soles, 2000-2019



**Nota:** La información corresponde a las multas por infracciones de tránsito impuestas en la provincia de Lima, independientemente de su fecha de imposición.

**Fuente**: SAT – Memoria instituciona 2019 (SAT, 2020)

Si bien es cierto que el SAT se muestra un incremento de la recaudación por multas por infracciones de tránsito, no se cuenta con información sobre las multas de periodos anteriores pendientes de pago, las características de estas, y las acciones que deben realizarse para efectivizar su pago.

Por último, a nivel de gobiernos regionales y locales, no se cuenta con información sistematizada sobre los procesos de fiscalización y sanción que se llevan a cabo.

*C1.4. Reducido cumplimiento de las funciones para ejercer la responsabilidad compartida en la seguridad vial*

Bajo el enfoque de Sistema Seguro, la responsabilidad de la seguridad vial es compartida entre diversos actores que interactúan en el Sistema Vial, entre los que se incluyen a los usuarios de las vías, los diseñadores, constructores y administradores de las vías, las municipalidades y otros niveles de gobierno, la policía, los fabricantes y reguladores de vehículos y las autoridades viales. (WRI - Ross Center, 2018).

En el caso de los Gobiernos Regionales, de acuerdo con sus competencias funcionales, la designación de tareas en materia de seguridad vial se establece de una manera general: “promover y apoyar la educación y seguridad vial56. Esto podría explicar la limitada participación en las acciones regionales en torno a esta materia. Sin embargo, en cumplimiento de lo señalado en el Decreto Supremo Nº 023-2008-MTC que modificó el Decreto Supremo Nº 010-96-MTC, los Gobiernos Regionales deben constituir los Consejos Regionales de Seguridad Vial – CRSV, con el objeto de contribuir en el mejoramiento de las condiciones de seguridad vial a nivel nacional, a través de la descentralización de acciones de a acuerdo a las diversas realidades regionales, considerando la participación y el concurso de actores locales. Es importante señalar que, si bien al momento de la elaboración de este documento, los 25 Gobiernos Regionales cuentan con CRSV establecidos, no todos funcionan adecuadamente, ya sea por la falta de recursos (humanos y económicos), como por la escasa participación de sus miembros. Adicionalmente, los Gobiernos Regionales también ejercen funciones de fiscalización al transporte por carretera, pero delimitando sus funciones de control con las de la SUTRAN. La no delimitación clara y precisa de las competencias de fiscalización que tienen las autoridades nacionales como la SUTRAN y los gobiernos regionales, dependiendo de la vía en las que se controla, puede transformarse en un obstáculo para la adecuada fiscalización y control de los servicios de transporte tanto para el traslado de personas como de mercancías.

Por otro lado, los Gobiernos Locales, son las entidades que se encuentran más cercanas a la población, y presentan como una de sus funciones supervisar la actividad del transporte, en este sentido cuentan con autonomía para normar, mediante ordenanzas dentro de su competencia local, y complementariedad con normas de alcance nacional y en consistencia con el marco constitucional y legal vigente, por ejemplo, en materias que regulen el transporte público para su ámbito territorial.

Según la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, aprobada mediante la Ley N° 27181, y el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado mediante Decreto Supremo N° 033-2001-MTC57, las Municipalidades Provinciales tienen competencias normativas de gestión y fiscalización en materia de transporte.

Del mismo modo, el Reglamento Nacional de Tránsito precisa que las Municipalidades cuentan con un plazo de sesenta (60) días calendarios para resolver reclamos relacionados con la imposición de papeletas por infracción al tránsito, sin embargo al no haberse especificado en el Reglamento Nacional de Tránsito plazos para la atención de las solicitudes de declaración de prescripción estas deben ser resueltas y notificadas a

56 Ley N°27867 – Ley Orgánica de Gobiernos Regionales.

57 Actualmente se cuenta con el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado mediante Decreto Supremo N° 016-2009-MTC

los recurrentes dentro de un plazo no mayor de treinta (30) días hábiles, de conformidad con la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General. De lo que se evidencia una diferencia entre los plazos establecidos en distintos instrumentos normativos.

Al respecto, la Defensoría del Pueblo (Defensoría del Pueblo, 2008), pone en evidencia como una problemática la interpretación de las competencias y funciones encargadas a las municipalidades, y el incumplimiento de normas legales que contienen reglas generales, para hacer efectivos los servicios o tareas que están llamadas a prestar, lo cual se evidencia en las 6.535 quejas recibidas por la Defensoría del Pueblo en el año 2007 respecto de la actuación de las municipalidades y que se vinculan principalmente al incumplimiento normativo de estas.

Esta problemática se puede evidenciar en un caso en el que una municipalidad realizó un cobro retroactivo de tasas por concepto de revisiones técnicas a vehículos menores, sin contar con la mencionada función (Defensoría del Pueblo, 2008). Otro factor a considerar es que las municipalidades tienen graves incumplimientos en relación a la transferencia de gestión municipal, ello se evidencia con el 40% de municipalidades supervisadas por la Defensoría del Pueblo, que no cumplieron con la entrega de información correspondiente a la transferencia para la gestión entrante en el periodo 2006. El informe defensorial 133, tiene entre sus hallazgos que parte de las funciones desatendidas por las municipalidades, se encuentran relacionadas con el cumplimiento de las funciones de fiscalización y control.

De manera similar, en la gestión de los seguros vehiculares obligatorios (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT, Certificado contra Accidentes de Tránsito

-CAT), en la que a pesar de ser la SBS la entidad competente para autorizar el funcionamiento de las AFOCAT, existen gobiernos regionales y municipales, que mediante ordenanzas autorizan el funcionamiento de las AFOCAT y la ampliación de cobertura del Certificado contra Accidentes de Tránsito - CAT. (Defensoría del Pueblo, 2012).

A mayor abundamiento, es preciso indicar que, el artículo 87 de la Constitución establece que la supervisión de las empresas de seguros y de aquellas otras que realicen operaciones conexas o similares determinadas por ley le corresponde a la SBS, quien cuenta con autonomía funcional y la capacidad técnica necesaria para cumplir eficientemente su labor de autorización, supervisión y control de las AFOCAT.

Así, mediante el Reglamento de Supervisión de las Asociaciones de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito (AFOCAT) y de Funcionamiento de la Central de Riesgos de la Central de Riegos de Siniestralidad derivada de Accidentes de Tránsito, aprobada mediante Decreto Supremo N° 040-2006-MTC establece que la SBS, cuenta con la facultad normativa para regular las condiciones de acceso y de operación de las AFOCAT, así como registrarlas en el Registro de las Asociaciones de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito.

Por su parte, la citada norma señala que, los Gobiernos Regionales y Municipalidades Provinciales cuentan con competencia para aprobar los convenios que celebren las AFOCAT para la ampliación de la validez del ámbito de aplicación de los Certificados contra Accidentes de Tránsito (CAT).

No obstante, algunas municipalidades mediante la aprobación de ordenanzas han vulnerado las disposiciones establecidas en la normativa señalada, realizando funciones de la SBS legalmente establecidas, tal como sucedió con la Ordenanza Municipal N° 009-2009/MPU-BG de la Municipalidad Provincial de Utcubamba Bagua Grande, la cual fue declarada inconstitucional debido a que vulneró las competencias de la SBS, al haber autorizado el funcionamiento de la Asociación de Fondos contra Accidentes de Tránsito – AFOCAT-UTCUBAMBA58.

### C2. Actitudes y comportamientos que generan vulnerabilidad en los usuarios de vías

Como se ha establecido en este documento, la falta de datos para un mayor análisis y caracterización de los siniestros viales no permite definir con precisión las causas específicas de su ocurrencia. De acuerdo con los análisis realizados en diferentes regiones, se estableció que el usuario vial, específicamente los conductores, influyen en la ocurrencia de los siniestros viales. El nivel de habilidad (McGwin y Brown, 1999), la inexperiencia (McCartt et al., 2003) y las conductas de riesgo (Rolison et al., 2014) son algunas de las causas identificadas en eventos en los cuales hay presencia de conductores nóveles. En estas investigaciones la velocidad excesiva (Gonzales et al., 2005; Lam, 2003), conducción imprudente (Lam, 2003) e infracciones de tránsito (Gonzales et al., 2005), así como drogas y alcohol (Bingham et al., 2008) son factores recurrentes que agravan o incrementan la violencia del siniestro. Además, estos factores contribuyentes parecen estar influenciados por el género del conductor. Así mismo, se evidenció que conductores varones jóvenes tienen más probabilidades que las mujeres jóvenes de verse involucrados en colisiones debido a la asunción de riesgos, como exceso de velocidad y deterioro por drogas y alcohol (Begg & Langley, 2004; Clarke et al., 2006; Curry et al., 2012)

De los siniestros de tránsito sucedidos en el año 2019, las principales causas registradas según la información de la Policía Nacional del Perú se encuentran asociadas al comportamiento de los usuarios de las vías, resaltándose el comportamiento del conductor, seguida por el comportamiento de los peatones y pasajeros.

58 El Expediente 0004-2015-PI/TC el Tribunal Constitucional declaró fundada la demanda de inconstitucionalidad interpuesta contra la Ordenanza Municipal 009-2009/MPU-BG de la Municipalidad Provincial de Utcubamba Bagua Grande debido a que la referida ordenanza vulneró las competencias de la SBS, al haber autorizado el funcionamiento de la Asociación de Fondos contra Accidentes de Tránsito – AFOCAT-UTCUBAMBA

## Tabla 12. Principales causas de siniestros viales, cantidad y porcentaje 2010 – 2019

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Año / causa** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** |
| **Total** | **83,653** | **84,495** | **94,972** | **102,762** | **101,104** | **95,532** | **89,304** | **88,168** | **90,056** | **95,800** |
| **Exceso de velocidad** | 26,164 | 27,129 | 31,111 | 33,202 | 32,924 | 30,672 | 28,380 | 25,445 | 25,048 | 26,280 |
| **%** | 31.30% | 32.10% | 32.80% | 32.30% | 32.60% | 32.10% | 31.80% | 28.90% | 27.81% | 27.43% |
| **Ebriedad del**  **conductor** | 7,303 | 8,929 | 10,471 | 12,021 | 9,951 | 7,754 | 6,522 | 6,769 | 6,602 | 6,751 |
| **%** | 8.70% | 10.60% | 11.00% | 11.70% | 9.80% | 8.10% | 7.30% | 7.70% | 7.33% | 7.05% |
| **Imprudencia del**  **conductor** | 23,361 | 23,132 | 25,374 | 28,545 | 28,443 | 27,552 | 25,210 | 25,903 | 25,858 | 28,417 |
| **%** | 27.90% | 27.40% | 26.70% | 27.80% | 28.10% | 28.80% | 28.20% | 29.40% | 28.71% | 29.66% |
| **Imprudencia del**  **peatón** | 7,042 | 6,407 | 7,445 | 8,533 | 7,411 | 6,901 | 5,899 | 5,492 | 5,351 | 4,653 |
| **%** | 8.40% | 7.60% | 7.80% | 8.30% | 7.30% | 7.20% | 6.60% | 6.20% | 5.94% | 4.86% |
| **Imprudencia del**  **pasajero** | 2,207 | 1,910 | 2,137 | 2,199 | 2,104 | 1,736 | 1,617 | 1,564 | 1,054 | 1,272 |
| **%** | 2.60% | 2.30% | 2.30% | 2.10% | 2.10% | 1.80% | 1.80% | 1.80% | 1.17% | 1.33% |
| **Exceso de carga** | 528 | 460 | 535 | 497 | 403 | 375 | 352 | 203 | 386 | 325 |
| **%** | 0.60% | 0.50% | 0.60% | 0.50% | 0.40% | 0.40% | 0.40% | 0.20% | 0.43% | 0.34% |
| **Desacato de sentido**  **de tránsito** | 2,147 | 1,747 | 1,964 | 2,129 | 2,498 | 2,541 | 2,165 | 1,930 | 1,218 | 1,126 |
| **%** | 2.60% | 2.10% | 2.10% | 2.10% | 2.50% | 2.70% | 2.40% | 2.20% | 1.35% | 1.18% |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Año / causa** | **2010** | **2011** | **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** |
| **Falla mecánica** | 2,077 | 2,322 | 2,378 | 2,380 | 2,098 | 1,905 | 1,907 | 1,849 | 1,929 | 1,633 |
| **%** | 2.50% | 2.70% | 2.50% | 2.30% | 2.10% | 2.00% | 2.10% | 2.10% | 2.14% | 1.70% |
| **Falta de luces** | 337 | 351 | 367 | 363 | 543 | 534 | 435 | 425 | 405 | 408 |
| **%** | 0.40% | 0.40% | 0.40% | 0.40% | 0.50% | 0.60% | 0.50% | 0.50% | 0.45% | 0.43% |
| **Pista en mal estado** | 1,101 | 1,225 | 1,656 | 1,781 | 1,791 | 1,660 | 1,512 | 1,575 | 1,690 | 1,558 |
| **%** | 1.30% | 1.40% | 1.70% | 1.70% | 1.80% | 1.70% | 1.70% | 1.80% | 1.88% | 1.63% |
| **Señalización**  **defectuosa** | 700 | 856 | 835 | 796 | 738 | 637 | 903 | 462 | 478 | 529 |
| **%** | 0.80% | 1.00% | 0.90% | 0.80% | 0.70% | 0.70% | 1.00% | 0.50% | 0.53% | 0.55% |
| **Otros** | 10,686 | 10,027 | 10,699 | 10,316 | 12,200 | 13,265 | 14,402 | 16,551 | 20,037 | 22,848 |
| **%** | 12.80% | 11.90% | 11.30% | 10.00% | 12.10% | 13.90% | 16.10% | 18.80% | 22.25% | 23.85% |

**Fuente**: Policía Nacional del Perú / DIRTIC - DIVEST

**Elaboración**: Dirección de Seguridad Vial – MTC

Según las causas registradas por la PNP se puede precisar la siguiente vinculación según los factores conductor, peatón, pasajero, vehículo y estado de la vía:

* Factor conductor: el exceso de velocidad, ebriedad del conductor, imprudencia del conductor, exceso de carga, desacato señal de tránsito del conductor, invasión de carril, vehículo mal estacionado.
* Factor peatón: imprudencia del peatón, desacato señal de tránsito del peatón, estado ebriedad del peatón.
* Factor pasajero: Imprudencia del pasajero
* Factor vehículo: falla mecánica, falta de luces
* Factor infraestructura y su entorno: vía en mal estado, señalización defectuosa y factor ambiental
* Otras causas de siniestros son: no identifica la causa, no tiene la certeza de determinar la causa y otros

En algunas ciudades el tránsito es caótico y se materializa en el desorden, producto de la informalidad y la trasgresión de normas, que se catalizan con factores psicosociales de los usuarios de las vías, lo cual provoca los siniestros viales (Morales - Soto, Alfaro - Basso, & Gálvez - Rivero, 2010). Ello se evidencia en las causas de los siniestros viales registradas, entre las que se pueden identificar desde el factor humano, el estado de la infraestructura vial, hasta las condiciones físicas y climatológicas de la movilidad de las personas en las vías urbanas y red vial del país.

Si bien el exceso de velocidad, la imprudencia y el consumo de alcohol son las principales causas de siniestros viales, el sistema vial, en su conjunto requiere una intervención integral, así como, redefinir el rol que desempeña cada entidad del Estado, cuya función pública se vincule con las condiciones de seguridad en las vías y también modificar el comportamiento de las personas en su calidad de peatón. Esta visión integral se alinea con las mejores prácticas de gestión de la seguridad vial en el mundo.

*C2.1. Deficiente estrategia para la educación vial*

De acuerdo con lo reseñado por la Dirección General de Tráfico de España (DGT) en su guía “Educación Vial parala educación secundaria obligatoria” *“...la educación vial debe ser una tarea social de responsabilidad compartida por todos los ciudadanos y a lo largo de la vida. La familia y la escuela, en el sentido más amplio, deben asumir la responsabilidad de educar vialmente a los hijos y a los alumnos, no solamente con la adquisición de los conocimientos, sino también con las actitudes, valores y emociones que generen comportamientos adecuados y seguros…”59.*

Por lo anterior, generar procesos de transformación educativa y cultural requiere de una participación de un compromiso fuerte de la comunidad educativa para que las nuevas generaciones adquieran las aptitudes y actitudes que corresponden a una cultura del valor de la vida en la vía; un resultado de mediano y largo plazo que permitirá construir las bases de una sociedad peruana enfocada en no aceptar o normalizar la ocurrencia de siniestros viales que tengan como resultado lesionados y fallecidos.

59 Educación Vial para la Educación Secundaria Obligatoria (ESO). Ministerio del Interior. 2017. Dirección General de Tráfico, 2017

La educación y formación en seguridad vial, en todos los ciudadanos es un factor esencial para mantener una conducta respetuosa de los usuarios de las vías y así garantizar una convivencia vial armoniosa. La educación vial debe ser entendida como un proceso pedagógico que proporcione en el individuo actitudes y competencias indispensables en la interiorización de las normas en seguridad vial. Entendiendo a los procesos pedagógicos como “el conjunto de prácticas, relaciones intersubjetivas y saberes que acontecen entre los que participan en procesos educativos, escolarizados y no escolarizados, con la finalidad de construir conocimientos, clarificar valores y desarrollar competencias para la vida en común.” 60

Considerando que el fortalecimiento de la cultura vial en los usuarios de las vías es un proceso que debe ser abordado desde temprana edad, es relevante considerar medidas desde la formación de la educación básica regular, dado que los niños y niñas se desenvuelven en diferentes ámbitos, uno de ellos y el más importante es el de la familia, el mismo que permitirá difundir y desarrollar actitudes y sensibilización sobre la problemática mencionada.

En ese sentido, es el entorno social que nos condiciona nuestros hábitos de convivencia, de autonomía y de responsabilidad vial. Una convivencia basada en los derechos y deberes de los ciudadanos; una autonomía personal basada en el civismo que supone el respeto de las señales y las normas; y una responsabilidad basada no sólo en el orden sino también en la solidaridad, la tolerancia y la libertad61. Son las emociones y reacciones que juegan un importantísimo papel, ya que tienen una influencia determinante en la vida diaria al ejercer diferentes roles en las vías.

Cabe resaltar que diferentes países se han sumado y han insertado la educación en seguridad vial al currículo y sus respectivos programas de la Educación Básica. Es el caso de Chile, que a través de la Ley de Tránsito en su artículo 30 en el que establece que el Ministerio de Educación deberá contemplar en los programas de los establecimientos de enseñanza básica y media del país, entre sus actividades oficiales y permanentes, la enseñanza de las disposiciones que regulan el tránsito, el uso de las vías públicas y los medios de transportes62. En ese sentido, desde el 2015 se implementó en el currículo escolar la Seguridad de Tránsito, comenzando así desde dicho periodo en la elaboración de contenidos la Seguridad Vial. Durante los años 2018 y 2019 se ha ido implementando la Seguridad Vial en el currículo y sus respectivos programas de manera gradual desde la etapa parvularia (educación inicial). Asimismo, a través de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), se estableció lineamientos generales a los conocimientos, habilidades y actitudes en materia de educación vial para el nivel de enseñanza básica.

Mientras en Argentina, en el año 2015 se promulgó la Ley N° 27214, Ley de Promoción de la Educación Vial, el mismo que incluye la promoción de conocimientos, prácticas y hábitos para la circulación y el tránsito seguro en la vía pública.

60 Palacios A. (2000). Seminario de Análisis Prospectivo de la Educación en América Latina y El Caribe Oficina Regional de Educación de UNESCO. Santiago de Chile.

61 Los Niños, las Ciudades y la Seguridad Vial: Una visión a partir de la investigación (2009), Attitudes, Valencia

62 Plan de Seguridad Vial de Niños, Niñas y Adolescentes – 2017 - CONASET

Otro de los casos, es el de Colombia que en el año 2011 promulgó la Ley 1503, el mismo que promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en las vías63. Es de resaltar que si bien estas iniciativas han permitido contar con una comunidad educativa más informada y que exige intervenciones en sus entornos escolares que pacifiquen el tráfico para proteger la vida de la comunidad escolar o que busquen asegurar los procesos de desplazamiento de estudiantes y docentes en diferentes medios de transporte, sus impactos en la construcción de una cultura de la seguridad vial serán evaluados en el largo plazo, en razón a que modificar comportamientos y construir intenciones de practica más seguras en las vías, conllevan largos periodos de tiempo.

Actualmente son muchas las IIEE que no abordan la temática de educación en seguridad vial dentro de sus IIEE y por ende en el Proyecto Educativo Institucional. Por lo que comúnmente este solo se aborda y desarrolla durante la semana de La Educación Vial, o un tiempo bastante limitado establecido en el Plan de Trabajo Anual (PAT) de su respectiva institución educativa, y dejándolo de lado por el resto del año académico.

Es importante mencionar que en el 2008 MINEDU impulsó y desarrolló el Programa Educativo en Seguridad Vial, a partir de la publicación del Decreto Supremo N° 013- 2007-MTC que aprobó el Plan Nacional de Seguridad Vial 2007-2011.

Desde ese entonces las DREs, GREs, UGELs, IIEE y docentes han abordado contenidos de seguridad vial adaptando las experiencias anteriores a este nuevo Currículo Nacional de la Educación Básica (CNEB) y en muchos casos han dejado de ser desarrollados con los estudiantes en clase.

En el Perú los aspectos relacionados a la seguridad vial, se dieron a partir del Decreto Supremo N° 013-2007-MTC que aprobó el Plan Nacional de Seguridad Vial 2007-2011 y posteriormente, mediante el Decreto Supremo N° 019-2017-MTC, que aprueba el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017-2021, los cuales establecieron objetivos estratégicos relacionados a educación y comunicaciones.

Entre las estrategias establecidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2007-2011 se encontraba la implementación de un Programa Educativo en Seguridad Vial al interior del sistema educativo nacional. Dicho decreto derivó en la publicación de la Resolución Ministerial 374-2008-ED que aprobaba las “Guías de educación en Seguridad Vial para docentes y disponía su implementación en Aulas”, y dichas guías fueron herramientas que se desarrollaban a través del Diseño Curricular Nacional vigente en ese periodo gracias a la Resolución Ministerial N° 440-2008-ED, la cual continúo siendo implementada mediante el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017-2021

No obstante, a partir del cambio del currículo, la inclusión de dichas guías fue omitida desde la implementación del CNEB (2016). Desde entonces, ya no se consideraban contenidos de seguridad vial, y ello no garantizaba el desarrollo de dicha temática en las aulas como una obligación.

En la actualidad, hay una carencia por parte de docentes, ya que no se encuentran capacitados para impartir el desarrollo de la educación en seguridad vial de manera

63 <https://www.mineducacion.gov.co/1759/w3-article-381585.html?_noredirect=1>

transversal. Además de ello, se requiere apoyar su labor, incorporando herramientas y actividades pedagógicas, para sus tres niveles de la Educación Básica.

*C2.2. Deficiente proceso de licenciamiento a conductores de vehículos menores y mayores*

El proceso de licenciamiento inicia con la emisión de licencias de conducir en virtud al Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016-MTC, el cual una vez emitida tiene una vigencia de 10 años; pasado este periodo se requiere revalidarla por un periodo condicionado a las sanciones que tenga el conductor.

En particular, la emisión de licencias de conducir de Categoría A-I se desarrolla a través de tres procedimientos en todos los centros de emisión de licencia a nivel nacional:

* El **Examen Médico**, en el que se evalúa la condición de salud del aspirante y sirve para corroborar si se encuentra apto para conducir un vehículo. Además, se registra información relevante como el uso de anteojos, uso de audífonos medicados o tu tipo de sangre irá impresa en tu licencia de conducir
* El **Examen de Reglas de Tránsito,** en el que se evalúan los conocimientos que tiene el aspirante sobre las reglas de tránsito, infracciones y sanciones, conducción eficiente, seguros contra accidentes, entre otros.
* El **Examen de Manejo,** en el que se evalúan las habilidades prácticas de conducir que tiene el aspirante. Esta prueba se puede realizar con un vehículo automático o uno mecánico.

Sobre el proceso descrito, el examen de manejo se realiza en un circuito cerrado, lo cual reduce la posibilidad de evidenciar de manera efectiva las habilidades de manejo del aspirante en las vías, así como el conocimiento práctico de las Reglas de Tránsito in situ.

Actualmente, en correlación al incremento del parque vehicular, se ha presentado un incremento del número de licencias emitidas en el país, han tenido un comportamiento incremental entre el 2010 y el 2019, pasando de 522 476 a 955 384 licencias emitidas durante este periodo.

## Gráfico 25. Licencias emitidas a nivel nacional (2010 – 2019)

955 979

955 384

885 716

742 009

630 748

633 491

647 487

522 476

439 852 428 560

2010

2011

2012

2013

2014

2015

2016

2017

2018

2019

**Nota:** Considera Trámites: Nuevo, Revalidado, Recategorizado **Fuente:** Oficina General de Tecnología de Información - MTC **Elaboración:** Dirección de Seguridad Vial – MTC

La mayor cantidad de licencias emitidas fueron en Lima, que concentra el 43.9% de licencias emitidas. La segunda región que tiene la mayor cantidad de licencias emitidas es Arequipa, que contiene 9% de las licencias emitidas a nivel nacional.

## Gráfico 26. Licencias Emitidas, por región, (2010 – 2019)

**13 517**

**202 493**

**70 146**

**617 416**

**85 014**

**152 666**

**228 611**

**285 544**

**33 412**

**115 307**

**181 703**

**265 726**

**402 783**

**215 377**

 **3 004 715**

**32 684**

**20 269**

**66 961**

**84 396**

**182 008**

**279 971**

**60 662**

**169 791**

**51 280**

**19 250**

**Nota:** Considera Trámites: Nuevo, Revalidado, Recategorizado **Fuente:** Oficina General de Tecnología de Información - MTC **Elaboración:** Dirección de Seguridad Vial – MTC

La mayor cantidad de licencias emitidas fueron las de la categoría AI (automóviles) y AIIb (Furgón cerrado), para transporte de mercancías.

## Gráfico 27. Porcentaje de licencias emitidas a nivel nacional, por clase de licencia (2010 – 2019)



**A III c**

**17.4%**

**A IV**

**1.3%**

**A III b**

**3.2% A III a**

**1.7%**

**A I**

**39.4%**

**A II b**

**26.0%**

**A II a**

**11.1%**

**Nota:** Considera Trámites: Nuevo, Revalidado, Recategorizado **Fuente:** Oficina General de Tecnología de Información - MTC **Elaboración:** Dirección de Seguridad Vial - MTC

Los conductores con licencia vigente se encuentran supervisados bajo el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos. Este sistema se establece a partir de la modificación del artículo 28 de la Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, por la Ley N° 29365, disponiéndose que los organismos con potestad sancionadora sobre tránsito terrestre deberían evaluar el comportamiento del conductor al momento de determinar sanciones, rigiéndose por las siguientes reglas generales:

* La conducta vial de los titulares de licencias de conducir es evaluada mediante un sistema de acumulación de puntos.
* El Reglamento Nacional de Tránsito señala el puntaje específico para cada infracción de tránsito a efectos del sistema.
* Los puntos contabilizables para propósitos del sistema son aquellos que se derivan de sanciones que han quedado firmes en instancia administrativa, es decir resoluciones de sanción contra las cuales no cabe recurso de impugnación alguno.
* Al término de dos años de haber adquirido firmeza una resolución de sanción, los puntos que se derivan de ella dejan de contabilizarse en el sistema.
* Los conductores con licencia de conducir vigente tienen un tope de cien puntos, a partir de lo cual se habilita la imposición de medidas sancionadoras más severas, de acuerdo a los siguientes parámetros:
  1. Al acumularse cien puntos se recibe una sanción de suspensión de licencia de conducir por seis meses.
  2. Al acumularse cien puntos por segunda vez se recibe una sanción de suspensión de licencia de conducir por doce meses.
  3. Al acumularse cien puntos por tercera vez se recibe una sanción de cancelación de licencia de conducir y se inhabilita la conducción de vehículos en el ámbito nacional.
* De manera adicional al cumplimiento del periodo de suspensión de licencia de conducir, el titular debe acudir y aprobar el o los cursos de seguridad vial y sensibilización que se disponga reglamentariamente.
* Transcurrido el periodo de suspensión de la licencia de conducir, el titular debe seguir y aprobar un curso especializado en seguridad que incluye un examen de perfil psicológico, de una duración no menor de veinte (20) horas lectivas en un periodo que no excede de treinta (30) días calendario, a costo del infractor.
* En caso el titular de una licencia de conducir en el plazo de dos (2) años no haya sido sancionado con la suspensión de su licencia de conducir, se hace merecedor al incentivo de puntuación a su favor que es previsto reglamentariamente.

De esta forma, con la intención de llevar un control de la totalidad de sanciones recibidas por titulares de licencias de conducir a nivel nacional, se creó un registro a ser empleado por las Municipalidades Provinciales y la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías – SUTRAN, el cual, por decisión del legislador, sería representado a través de un sistema de sumatoria de puntos.

Es así como, desde el año 2009 – cuando se publicó e implementó la norma – se cuenta con un mecanismo de control dirigido a disuadir la reincidencia en la comisión de infracciones de tránsito.

No obstante, a más de diez años de su funcionamiento el mencionado sistema no ha dado muestras claras de haber contribuido en la mejora de los hábitos de conducción o de las personas, sin evidenciarse un incremento en los indicadores de cumplimiento de las normas de tránsito.

Como parte de la implementación de este sistema, desde el programa presupuestal 138 a cargo del MTC, se vienen desarrollando acciones específicas para mejorar el comportamiento de conductores infractores, mediante la Jornada Extraordinaria de Capacitación y el Curso Extraordinario de Educación en Tránsito y Seguridad Vial.

La Jornada Extraordinaria de Capacitación se brinda a conductores sancionados por primera vez por alguna infracción grave o leve al tránsito terrestre. Como resultado de su participación el conductor logra sustituir la multa y de los puntos asignados.

En el caso del Curso Extraordinario de Educación en Tránsito y Seguridad Vial, es impartido al conductor hábil que no haya acumulado 100 puntos firmes en su récord, y que además no haya sido pasible de sanción no pecuniaria directa. Como resultado de la asistencia al curso el conductor podrá reducir 30 puntos, por única vez dentro de un periodo de dos años, previa acreditación de haber participado en el curso.

Entre los años 2016 y 2019, se ha brindado capacitación a 90,023 conductores infractores mediante la Jornada Extraordinaria de Capacitación y el Curso Extraordinario de Educación en Tránsito y Seguridad Vial, siendo el año 2016 el que presentó la mayor cantidad de asistentes.

## Gráfico 28. Presupuesto y conductores capacitados en el marco de la Actividad 5001487: Capacitación en seguridad vial a conductores infractores, del PP 138.

**2016 - 2019**



**19.92**

**14.58**

**5.34**

**4.18**

26,844

17,511

24,580

21,088

2016

2017

2018

2019

Presupuesto

Conductores capacitados

Costo estimado por conductor

391,343

348,881

**Fuente**: Consulta amigable MEF [Fecha de consulta: 13.03.2020]

131,369

88,087

**Elaboración**: Dirección de Seguridad Vial

El objetivo de ambos cursos de capacitación brindados a los conductores infractores es que permitir que puedan acceder a información sobre educación en seguridad vial, normativa, etc., y con ello reducir sus puntajes infractores. Sin embargo, la aplicación de estos cursos presenta resultados únicamente con la asistencia a los mismos, sin realizarse una evaluación de entrada y salida para evidenciar los aprendizajes y consecuente cambio de actitud de los conductores.

Por otro lado, a pesar de haberse implementado el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, las infracciones de tránsito que se cometen son graves y muy graves en su mayoría. Al respecto, en el año 2019, se registraron 1.164.266 infracciones, siendo el 70% infracciones Graves, 18% Muy graves y el 12% fueron leves. Las infracciones más cometidas por cada tipo son como sigue:

## Infracciones muy graves:

M20 (4.1%) No respetar los límites máximo o mínimo de velocidad establecidos

M02 (2.8%) Conducir con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a lo previsto en el Código Penal, bajo los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos comprobada con el examen respectivo o por negarse al mismo

M03 (2.1%) Conducir un vehículo automotor sin tener licencia de conducir o permiso provisional

## Infracciones graves:

G10 (22.9%) Incumplir las disposiciones sobre el uso de las vías de tránsito rápido y/o de acceso restringido

G47 (12.1%) Estacionar en lugar que afecte la operatividad del servicio de transporte público de pasajeros o carga o que afecte la seguridad, visibilidad o fluidez del tránsito o impida observar la señalización

G28 (5.3%) En vehículos de las categorías M y N, no llevar puesto el cinturón de seguridad y/o permitir que los ocupantes del vehículo no lo utilicen, en los casos en que, de acuerdo a las normas vigentes, exista tal obligación

## Infracciones leves:

L07 (7.0%) Utilizar la bocina para llamar la atención en forma innecesaria.

## Tabla 13. Principales infracciones cometidas al Reglamento Nacional de Tránsito, por tipo, cantidad y porcentaje, 2019

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tipo Infracción** | | | **Total** | **Porcentaje** |
| Muy graves | M01 | Conducir con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a lo previsto en el Código Penal, o bajo los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos comprobados con el examen respectivo o por negarse al  mismo y que haya participado en un accidente de tránsito. | 7 426 | 0.6% |
| M02 | Conducir con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a lo previsto en el Código Penal, bajo los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos comprobada con el examen respectivo o por negarse al  mismo. | 32 905 | 2.8% |
| M03 | Conducir un vehículo automotor sin tener licencia de conducir o permiso provisional. | 24 028 | 2.1% |
| M16 | Circular en sentido contrario al tránsito autorizado. | 9 405 | 0.8% |
| M17 | Cruzar una intersección o girar, estando el semáforo con luz roja y no existiendo la indicación en contrario. | 18 641 | 1.6% |
| M18 | Desobedecer las indicaciones sobre el tránsito que ordene el efectivo de la Policía Nacional del Perú asignado al  control del tránsito. | 15 989 | 1.4% |
| M20 | No respetar los límites máximo o mínimo de velocidad establecidos. | 48 034 | 4.1% |
| M27 | Conducir un vehículo que no cuente con el certificado de aprobación de inspección técnica vehicular. Esta infracción  no aplica para el caso de los vehículos L5 de la clasificación vehicular | 8 547 | 0.7% |
| M28 | Conducir un vehículo sin contar con la póliza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, o Certificado de  Accidentes de Tránsito, cuando corresponda, o éstos no se encuentren vigente. | 14 905 | 1.3% |
| M40 | Conducir un vehículo con la licencia de conducir vencida | 16 803 | 1.4% |
| Graves | G07 | No conducir por el carril de extremo derecho de la calzada un vehículo del servicio de transporte público de  pasajeros o de carga o de desplazamiento lento o un vehículo automotor menor. | 15 355 | 1.3% |
| G08 | No utilizar el carril derecho para recoger o dejar pasajeros o carga. | 12 677 | 1.1% |
| G10 | Incumplir las disposiciones sobre el uso de las vías de tránsito rápido y/o de acceso restringido. | 266 563 | 22.9% |
| G11 | Circular, estacionar o detenerse sobre una isla de encauzamiento, canalizadora, de refugio o divisoria del tránsito, marcas delimitadoras de carriles, separadores centrales, bermas, aceras, áreas verdes, pasos peatonales, jardines o  rampas para minusválidos. | 12 752 | 1.1% |
| G18 | \*Actualmente G18a y G18b  G18 a. Conducir un vehículo sin que ambas manos estén sobre el volante de dirección, excepto cuando es necesario realizar los cambios de velocidad o accionar otros comandos. | 9 177 | 0.8% |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tipo Infracción** | | | **Total** | **Porcentaje** |
|  | G18b | Conducir un vehículo usando algún dispositivo móvil u objeto portátil que implique dejar de conducir con ambas  manos sobre el volante de dirección. | 8 679 | 0.7% |
| G19 | Conducir un vehículo de la categoría M o N que carezca de vidrios de seguridad reglamentarios o que su parabrisas se encuentre deteriorado, trizado o con objetos impresos, calcomanías, carteles u otros elementos en el área de barrido del limpiaparabrisas y que impidan la visibilidad del conductor o un vehículo de la categoría L5 que, contando con parabrisas, micas o similares, tengan objetos impresos, calcomanías, carteles u otros elementos que impidan la  visibilidad del conductor. | 17 101 | 1.5% |
| G25 | Conducir un vehículo sin portar el Certificado SOAT físico, excepto que se cuente con certificado electrónico; o sin  portar el Certificado contra Accidentes de Tránsito; o que éstos no correspondan al uso del vehículo. | 12 404 | 1.1% |
| G28 | En vehículos de las categorías M y N, no llevar puesto el cinturón de seguridad y/o permitir que los ocupantes del vehículo no lo utilicen en los casos en que, de acuerdo con las normas vigentes, exista tal obligación. En vehículos automotores de la categoría L5 no contar con cinturones de seguridad para los asientos de los pasajeros o no tener  uno o más soportes fijados a su estructura que permitan a los pasajeros asirse de ellos mientras son transportados. | 62 217 | 5.3% |
| G29 | Circular en forma desordenada o haciendo maniobras peligrosas. | 13 973 | 1.2% |
| G31 | \*Actualmente G31a y G31b  G31a. Circular en las vías públicas urbanas por la noche o cuando la luz natural sea insuficiente o cuando las condiciones de visibilidad sean escasas sin tener encendido el sistema de luces reglamentarias; o circular en la red vial nacional, departamental o regional, sin tener las luces bajas encendidas durante las veinticuatro (24) horas.  G31b. Circular en las vías públicas terrestres en donde se encuentre instalada la señal vertical informativa "ZONA DE NEBLINA" sin tener las luces intermitentes de emergencia encendidas cuando el vehículo automotor tenga la  obligación de contar con ellas, de acuerdo con lo dispuesto en el Anexo III del RNV | 9 192 | 0.8% |
| G40 | Estacionar el vehículo en zonas prohibidas o rígidas señalizadas o sin las señales de seguridad reglamentarias en  caso de emergencia. | 32 951 | 2.8% |
| G47 | Estacionar en lugar que afecte la operatividad del servicio de transporte público de pasajeros o carga o que afecte la  seguridad, visibilidad o fluidez del tránsito o impida observar la señalización. | 140 571 | 12.1% |
| G56 | Recoger o dejar pasajeros fuera de los paraderos de ruta autorizados, cuando existan. | 14 799 | 1.3% |
| G57 | No respetar las señales que rigen el tránsito, cuyo incumplimiento no se encuentre tipificado en otra infracción. | 44 984 | 3.9% |
| G58 | No presentar la Tarjeta de Identificación Vehicular, la Licencia de Conducir o el Documento Nacional de Identidad o  documento de identidad, según corresponda. | 44 866 | 3.9% |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tipo Infracción** | | | **Total** | **Porcentaje** |
|  | G59 | Conducir un vehículo de categoría L, con excepción de la categoría L5, sin tener puesto el casco de seguridad o  anteojos protectores, en caso de no tener parabrisas; o permitir que los demás ocupantes no tengan puesto el casco de seguridad. | 14 229 | 1.2% |
| Leves | L01 | Dejar mal estacionado el vehículo en lugares permitidos | 33 696 | 2.9% |
| L04 | Abrir o dejar abierta la puerta de un vehículo estacionado, dificultando la circulación vehicular. | 13 994 | 1.2% |
| L07 | Utilizar la bocina para llamar la atención en forma innecesaria. | 81 793 | 7.0% |
| Otros | |  | 105 610 | 9.1% |
| **Total** | |  | **1 164 266** | **100%** |

**Fuente:** Sistema de Licencias de Conducir por Puntos (SLCP)

**Elaboración:** Dirección de Seguridad Vial - MTC



*“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”*

Del total de las infracciones registradas, las más frecuentes fueron la G10 (Incumplir las disposiciones sobre el uso de las vías de tránsito rápido y/o de acceso restringido) y la G47 (Estacionar en lugar que afecte la operatividad del servicio de transporte público de pasajeros o carga o que afecte la seguridad, visibilidad o fluidez del tránsito o impida observar la señalización), esto demuestra que el foco de los operativos de control no se centra en las conductas de riesgo ya mencionadas, por lo que generar cambios en los procesos de planeación y operación de los responsables del control en vía, generaría mayor priorización a las conductas que afectan la seguridad de los usuarios viales.

Lo descrito nos lleva a concluir que el proceso de licenciamiento, específicamente en lo relacionado con las pruebas teórico-prácticas, presenta deficiencias de calidad, reflejado esto en el creciente número de infracciones en particular las que son graves y muy graves. Por lo que resulta estratégico pensar en un sistema de licenciamiento de conductores que asegure el comportamiento seguro en las vías.

*C2.3. Información y comunicación en seguridad vial no efectivas*

De acuerdo con los establecido por la OMS en su documento Salve VIDAS – Paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial, “Una vigilancia firme y sostenida del cumplimiento de las leyes de tránsito, acompañada por actividades de educación pública, tiene efectos positivos sobre el comportamiento de los usuarios de las vías y contribuye de este modo a salvar potencialmente millones de vidas”64. (OMS, 2017)

La estrategia de seguridad vial usada tradicionalmente tiene un sesgo en fomentar la educación vial en los usuarios, muestra de ello es el Programa Presupuestal 0138. Reducción del costo, tiempo e inseguridad en el sistema vial, desarrollado en el marco del Presupuesto por Resultados del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF); mediante el cual las entidades de los tres niveles de gobierno vienen desarrollando el Producto 3000143 Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial, a través de las actividades vinculadas a la capacitación y desarrollo de campañas de sensibilización para usuarios de las vías, mediante la actividad 5001488: Campañas de sensibilización a la comunidad sobre seguridad y educación vial, que considerando a pesar de haberse realizado diversas campañas de sensibilización desde el gobierno nacional, no se evidencia una variación de siniestros viales. Ello pone en evidencia, que el abordaje de la problemática de la seguridad vial mediante esta estrategia no es del todo efectivo.

Las campañas realizadas entre los años 2017 y 2019 se realizaron campañas de difusión, a razón de una por año, las cuales se desarrollaron con las siguientes características:

64 Salve VIDAS – Paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial [Save LIVES - A road safety policy package]. Ginebra, Organización Mundial de la Salud, 2017. Licencia: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

## Tabla 29. Campañas de seguridad vial realizadas, 2017 - 2019

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Campaña** | **Ámbito de difusión** | **Público objetivo** | **Objetivos de comunicación** | |
| **General** | **Específicos** |
| Todos somos seguridad vial (2017) | Nacional | Peatones Pasajeros | Promover valores y comportamientos responsables entre la sociedad que hagan uso de la vía pública y en los cuales se destaque la importancia del respeto de las normas de tránsito como peatones, conductores, pasajeros, ciclistas o motociclistas (usuarios de las vías), y sensibilizarlos respecto a las posibles consecuencias que enfrentan al transitar sin respetar las normas de tránsito y poner en práctica los principios básicos de seguridad vial | * Efectuar campañas informativas dirigidas a los conductores, peatones y público en general, para que conozcan y pongan en práctica las normas de seguridad vial. * Comprometer la participación de diversos organismos involucrados en el tema, necesario para crear conciencia entre los usuarios de las vías sobre las normas de seguridad vial. * A través de la comunicación social, sensibilizar al público en general, en especial a los niños y jóvenes, para que a su vez sean los difusores de los mensajes de prevención. * Prevenir accidentes de tránsito emitiendo mensajes que   eduquen a la audiencia sobre comportamientos y hábitos para proteger sus vidas. |
| Unidos salvemos vidas (2018) | Nacional | Conductores Peatones Pasajeros | Promover en la ciudadanía el cumplimiento de las normas de tránsito y seguridad vial con el fin de reducir los accidentes de tránsito y muertes por dicha causa. Sensibilizar y dar a conocer las normas de tránsito para generar una cultura vial en los usuarios de las vías | * Efectuar campañas informativas dirigidas a los conductores, peatones y público en general, para que conozcan y pongan en práctica las normas de seguridad vial. * Comprometer la participación de diversos organismos involucrados en el tema, necesario para crear conciencia entre los usuarios de las vías sobre las normas de seguridad vial. * A través de la comunicación social, sensibilizar al   público en general, en especial a los niños y jóvenes, |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Campaña** | **Ámbito de difusión** | **Público objetivo** | **Objetivos de comunicación** | |
| **General** | **Específicos** |
|  |  |  |  | para que a su vez sean los difusores de los mensajes de prevención.   * Prevenir accidentes de tránsito emitiendo mensajes que   eduquen a la audiencia sobre comportamientos y hábitos para proteger sus vidas. |
| Unidos salvemos vidas (2019) | Nacional | Conductores Peatones Pasajeros | Promover en la ciudadanía el cumplimiento de las normas de tránsito y seguridad vial con el fin de reducir los accidentes de tránsito y muertes por dicha causa. Sensibilizar y dar a conocer las normas de tránsito para generar una cultura vial en los usuarios de las vías. | * Efectuar campañas informativas dirigidas a los conductores, peatones y público en general, para que conozcan y pongan en práctica las normas de seguridad vial. * Comprometer la participación de diversos organismos involucrados en el tema, necesario para crear conciencia entre los usuarios de las vías sobre las normas de seguridad vial. * A través de la comunicación social, sensibilizar al público en general, en especial a los niños y jóvenes, para que a su vez sean los difusores de los mensajes de prevención. * Prevenir accidentes de tránsito emitiendo mensajes que   eduquen a la audiencia sobre comportamientos y hábitos para proteger sus vidas. |

**Elaboración**: Dirección de Seguridad Vial – MTC

Es necesario resaltar que las campañas realizadas no han tenido una evaluación específica sobre sus resultados, que evidencie su incidencia en el comportamiento de los usuarios de las vías o la interiorización de los mensajes; sin embargo, considerando los datos sobre las causas de siniestros viales, se observa que entre los años 2017 y 2019 se han mantenido el exceso de velocidad, la ebriedad del conductor y la imprudencia del conductor como las principales causas de siniestros viales.

Un resultado preliminar sobre el desarrollo de las campañas de seguridad vial, son las reportadas por la Encuesta Nacional de Programas Presupuestales – ENAPRES, que reflejan la manifestación de la población sobre su conocimiento acerca de campañas de seguridad vial realizadas. Al respecto se reporta lo siguiente:

## Tabla 14. Proporción de personas del área urbana reconoce haber visto o escuchado alguna campaña de seguridad vial en la radio o la televisión, durante los últimos 12 meses, a nivel nacional, 2015 – 2019

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ámbito** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** |
| Nacional | 42.93% | 44.30% | 49.49% | 42.13% | 39.90% |

**Fuente:** ENAPRES - INEI

**Elaboración**: Dirección de Seguridad Vial – MTC

Al respecto, se evidencia que la proporción de personas que tienen conocimiento sobre campañas ha ido en reducción entre los años 2017 y 2019, a pesar de mantenerse las campañas a nivel nacional realizadas por el gobierno nacional, en el marco del PP0138.

En esta causa, las actitudes y comportamientos imprudentes de usuarios están relacionada con el factor humano dentro del análisis de la Matriz de Haddon (ver Tabla 4), como una de las causas de los siniestros de tránsito, para lo que se propone el desarrollo de intervenciones enfocadas a generar cambios en los comportamientos y hábitos de las personas y generar una cultura ciudadana de seguridad vial.

El nuevo enfoque de la seguridad vial basado en la construcción de Sistema Seguro de movilidad establece que las muertes y lesiones por eventos en las vías son predecibles y prevenibles, con estrategias integrales y multisectoriales que incluyen leyes y normas relacionadas con el control de la velocidad y del consumo de alcohol al manejar, el uso de cinturones de seguridad por automovilistas, cascos y luces por motociclistas o ciclistas y cruces para peatones y, con lo que constituye la cultura de la planificación integral de la movilidad. (Cabrera, Velásquez, & Valladares, 2009).

De manera complementaria, a través de la Encuesta Nacional de Programas Presupuestales – ENAPRES, el INEI reporta información relacionada sobre los siniestros de tránsito y la cultura vial en la población, bajo en el entendido que refleja un problema de salud pública en el país. Entre los resultados obtenidos de la ENAPRES 2019, se resaltan los siguientes:

* En el caso de la población urbana, **el 13,6% manifiesta que nunca o casi nunca cruza la pista por el crucero peatonal**, mientras que el 60,6% manifiesta que lo hace siempre.
* En cuanto a la preferencia de cruzar por el puente peatonal aun cuando existe un crucero peatonal, **el 60% de la población manifiesta que no cruza siempre por el puente peatonal**. Con respecto al uso de los semáforos, el 30% de la población manifiesta que no siempre cruza la pista solo cuando el semáforo está en rojo para los vehículos.
* En relación a los hábitos de la población urbana al momento de esperar el vehículo de transporte público, **el 22% de la población manifiesta que no siempre espera al vehículo en la acera, sin invadir la pista**; por otra parte, el 4,5% de la población urbana manifiesta que nunca o casi nunca cruza por el crucero peatonal mirando previamente a ambos lados.

Estos resultados muestran que existe un alto porcentaje de población que no respeta las señales de tránsito, y además se evidencia la poca efectividad de los dispositivos de seguridad como elementos para proteger la vida. A ello se puede sumar que el diseño de la ciudad puede afectar el comportamiento de los usuarios en las vías, como es el caso de los puentes peatonales, que pueden constituir una barrera a la infraestructura adecuada en las ciudades y en consecuencia a la seguridad vial.

Los resultados de la ENAPRES pueden dejar ver preliminarmente que el peatón como usuario más vulnerable dentro del Sistema Vial no están siendo afectados por la problemática vinculada la seguridad vial; sin embargo, es necesario considerar que las preguntas realizadas en el marco de esta encuesta son auto declarativas y de percepción, por lo que su análisis debe complementarse con información objetiva sobre su comportamiento.

### C3. Bajos estándares de seguridad vehicular

El rápido crecimiento del parque automotor en los países de la región trae consigo la necesidad urgente de generar condiciones que permitan incrementar los estándares básicos de ingreso y producción de vehículos. Es importante garantizar que estos estándares se ajusten a especificaciones reconocidas que brinden seguridad tanto para los usuarios que hacen uso del vehículo, como para los otros usuarios de la vía. En los países, como es el caso del Perú, en los cuales no existe un entorno normativo adecuado, los importadores y fabricantes de automóviles venden diseños obsoletos o retiran tecnologías que salvan vidas para ser ofrecidas con costos adicionales. (OMS, 2017)

Con el fin de incrementar estándares de seguridad en los vehículos, en los últimos años la demanda de los consumidores y las políticas enfocadas a la de protección de la vida en la movilidad, conllevan a la innovación en el diseño y fabricación de vehículos más seguros, si bien esta tendencia avanza rápidamente en los países de ingresos altos, la proliferación de normas internacionales como la WP29 de la ONU, ha permitido que elementos reconocidos como accesorios adicionales de seguridad sean considerados como elementos básicos para vehículos de todas las gamas.

Respecto a los vehículos involucrados en siniestros viales se registra que, en el 2019, más del 73% de los vehículos involucrados en siniestros fueron vehículos mayores, siendo más de la mitad de estos automóviles (37.2%), *station wagon* (7.12%) y

camionetas Pick – up (6.79%). Mientras que los vehículos menores con mayor presencia en siniestros viales son las motos lineales (12.91%) y los motocar (9.60%)

## Tabla 15. Vehículos involucrados en siniestros viales (2019)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **TIPO DE VEHÍCULO** | | **TOTAL** | **(%)** |
| Vehículos mayores | Automóvil | 49,139 | 37.30% |
| Station wagon | 9,383 | 7.12% |
| Camioneta pick up | 8,949 | 6.79% |
| Camioneta rural | 7,618 | 5.78% |
| Camioneta panel | 2,171 | 1.65% |
| Ómnibus | 6,865 | 5.21% |
| Camión | 4,366 | 3.31% |
| Remolcador | 1,169 | 0.89% |
| Remolque y semiremolque | 946 | 0.72% |
| Vehículo no identificado | 2,407 | 1.83% |
| Otros (especificar) | 4,455 | 3.38% |
| Vehículos menores | Moto lineal | 17,012 | 12.91% |
| Motocar | 12,651 | 9.60% |
| Triciclo | 275 | 0.21% |
| Furgoneta | 269 | 0.20% |
| Bicicleta | 628 | 0.48% |
| Vehículo no identificado | 667 | 0.51% |
| Otros (especificar) | 2,776 | 2.11% |
| **TOTAL** | | **131,746** | **100%** |

**Fuente**: Policía Nacional del Perú / DIRTIC-DIVEST

**Elaboración**: Dirección de Seguridad Vial – MTC

El parque automotor se ha incrementado en casi el 89% entre los años 2007 y 2018, pasando de haber 1’534,303 vehículos en el 2007, a ser 2’894,327 en el 2018.

Los vehículos que tuvieron mayor incremento durante este periodo fueron las camionetas rurales (145%), los remolques y semi-remolques (126%) y los remolcadores (125.5%). Por otra parte, los automóviles tuvieron un incremento del 80% en el mismo periodo, manteniéndose como el vehículo de mayor número en el parque vehicular nacional. Si bien aún la tasa de motorización es baja, pero estos crecimientos en contextos de actitudes y conductas irresponsables se convierte en riesgo latente de seguridad vial que se necesita prevenir.

## Gráfico 30. Parque Vehicular Nacional Estimado, según clase de vehículo, unidades vehiculares. 2007 – 2018



1400 000

1200 000

Remolque y Semi-remolque Camión

1000 000

Omnibus

800 000

600 000

Camioneta Panel Camioneta Rural Camioneta Pick Up

Station Wagon

400 000

200 000

0 000

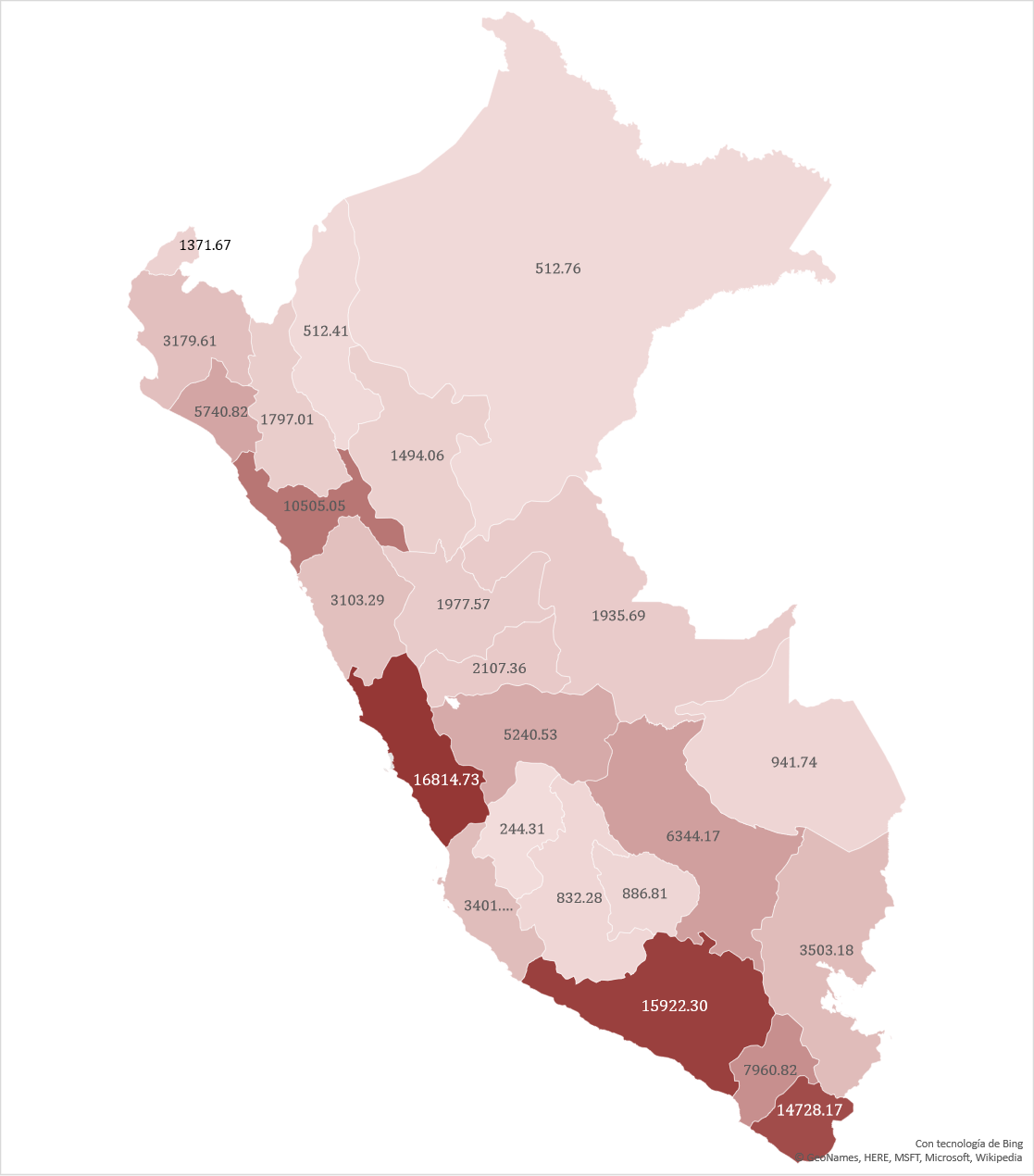
**Fuente**: MTC - Dirección General de Transporte Terrestre

**Elaboración**: MTC - OGPP - Oficina de Estadística

A nivel departamental, en el año 2018 la cantidad de vehículos por cada 100 000 habitantes se concentra en Lima y Callao (16 814.73), Arequipa (15 922.30) y Tacna (14 728.17), en los tres casos, la mayor cantidad de vehículos presentes son los automóviles, en el caso de Lima y Callao y Arequipa, la mayor cantidad de vehículos presentes son automóviles, con 862 480, 97 928 y 19 487 automóviles respectivamente.

Asimismo, los departamentos con menor concentración vehicular son Huancavelica (244.31), Amazonas (512.41) y Loreto (512.76). En el caso de Loreto la mayor cantidad de vehículos son automóviles (2 014), mientras que, en Amazonas y Huancavelica, son los *station wagon* con 670 y 395 vehículos respectivamente.

## Gráfico 31. Tasa de vehículos por cada 100 000 habitantes, según departamento (2018)



**Fuente**: Superintendencia Nacional de los Registros Públicos (SUNARP)

Cabe resaltar que los departamentos que presentaron un mayor crecimiento de vehículos por cada 100 000 habitantes entre los periodos 2010 y 2018 fueron Arequipa (pasando de 8 744.36 a 15 922.30), Cusco (pasando de 3 537.19 a 63 44.17) y

Cajamarca (pasando de 1 006.74 a 1 797.01).

En el 2019, cerca del 90% de los vehículos importados por el país corresponden a vehículos livianos, es decir autos, *station wagon* y camionetas, según datos de la Asociación Automotriz del Perú.

El incremento del parque vehicular constituye un aspecto importante a ser considerado dentro del análisis de la inseguridad vial, por las externalidades que presenta el transporte terrestre. Un vehículo-kilómetro adicional en una vía de circulación causa múltiples externalidades entre ellas los siniestros viales. (Hoyos Ramos, 2005):

* Primero, una unidad extra de tráfico en corrientes de tráfico homogéneas puede modificar la tasa o riesgo de siniestros, afectando la seguridad de todos los conductores.
* Segundo, existen diferentes tipos de tráfico compartiendo la vialidad, lo que da lugar a siniestros entre usuarios viales de diferentes categorías de tráfico. En este contexto, una unidad adicional de tráfico de cualquiera de las dos categorías puede alterar la tasa de siniestros entre diferentes corrientes de tráfico. Estas dos primeras externalidades son internas al Sistema Vial.
* Tercero, los siniestros viales generan impactos externos al Sistema Vial, principalmente a través de daños a la propiedad de terceros, costos de atención médica, etc., y dan origen a los costos externos del sistema vial que recaen sobre el resto de la sociedad.
* Cuarto y último, ciertos agentes económicos (empresas automotrices y proveedores de infra- estructura) son proveedores de insumos vitales en la producción de unidades de vehículos-kilómetros. En este sentido, se quiere estudiar si el diseño de sus productos conduce o no al nivel óptimo de seguridad vial.

*C3.1. insuficiente marco técnico – legal para el control de ingreso, operación y salida de vehículos del parque automotor*

Nuestro ordenamiento jurídico cuenta con el Reglamento Nacional de Vehículos, aprobado mediante Decreto Supremo N° 058-2003-MTC y sus modificatorias, la cual regula, entre otros, los alcances y exigencias de la homologación de vehículos. Al respecto, el objeto de la homologación es verificar que los modelos vehiculares nuevos que se importen, fabriquen o ensamblen en el país, para su ingreso, registro, tránsito y operación reúnan los requisitos técnicos establecidos en el referido Reglamento.

En efecto, el artículo 82 y siguientes, regulan la homologación y su procedimiento diferenciando tanto para vehículos nuevos importados, como para vehículos nuevos de fabricación o ensamblaje nacional, Del mismo modo, los elementos que determinan la homologación vehicular son la marca, modelo comercial y modelo del motor.

Es así que, la homologación vehicular encuentra lógica en la propia Ley General de Transporte de Tránsito Terrestre, Ley N° 27181 toda vez que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta en la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud.

Al respecto, en el año 2019 el MTC modificó el Reglamento Nacional de Vehículos (RNV), estableciendo el formato de declaración jurada para la incorporación de vehículos a nuestro parque automotor, es así que los importadores y fabricantes nacionales de vehículos entregarán este documento a las entidades encargadas de la afiliación de unidades al Sistema Nacional de Transporte Terrestre, es decir a la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria – SUNAT o la Superintendencia Nacional de Registros Públicos – SUNARP, según corresponda.

Mediante este formato, los importadores y fabricantes precisarán información sobre las características técnicas del vehículo o de la familia vehicular, así como la información

básica del Certificado de Emisiones Atmosféricas65 y las pruebas realizadas a fin de garantizar que los nuevos vehículos no superen los Límites Máximos Permisibles (LMP) de gases contaminantes.

La información señalada en las declaraciones juradas es consolidada por el MTC, y es utilizada como insumo para la elaboración de una base de datos que será incluida en el Registro Nacional de Homologación Vehicular.

Sin embargo, es importante indicar que, si bien el Reglamento Nacional de Vehículos establece requisitos para realizar el proceso de homologación, las exigencias son más administrativas que técnicas, es decir se incluyen diversos documentos a ser completados y presentados por importadores y fabricantes, pero no se hace referencia a requisitos técnicos específicos ni mucho menos a métodos de ensayo mediante los cuales se puedan y deban demostrar que se cumple con dichos requisitos de rendimiento.

Por otro lado, el escenario internacional en materia de homologaciones y estándares técnicos de seguridad para vehículos cuenta con diversos referentes que hacen aún más evidente la necesidad de establecer exigencias técnicas en el Reglamento Nacional de Vehículos del Perú. Tal es el caso de los Reglamentos de las Naciones Unidas, establecidos como resultado del Acuerdo de Ginebra de 195866, que, de acuerdo al Banco Interamericano de Desarrollo67, establecen prescripciones para el ensayo de vehículos, sistemas y partes, que están orientados a verificar su rendimiento y no su diseño. Estos reglamentos, además, permiten el cumplimiento de las recomendaciones del Plan de Acción de la ONU para la Década de la Seguridad Vial, por lo que de aplicarlos y además adherirse a los Acuerdos para la matriculación de vehículos dará como resultado vehículos más seguros y menos contaminantes. Cabe indicar que los Reglamentos ONU permiten una aplicación progresiva y flexible, y que se pueda mantener una legislación nacional. Actualmente el Perú no aplica ni considera ninguno de estos reglamentos en su legislación.

Ahora bien, mediante el Decreto Supremo N° 005-2021-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional para el Fomento del Chatarreo68, se tiene por objeto regular el proceso de chatarreo, las condiciones, requisitos y procedimientos para la creación y aprobación de los programas de Chatarreo, los incentivos económicos, entre otros.

Como se puede apreciar, el marco normativo en materia de homologación y chatarreo vehicular mantiene la premisa referente al resguardo de las condiciones de seguridad y salud de la comunidad vial, no obstante, se debe tener en cuenta que, aún se encuentran

65 El Certificado de Emisiones Atmosféricas es otorgado por las autoridades gubernamentales de homologación que integran la lista de la Organización de la Naciones Unidades (ONU). También puede ser emitido por los organismos certificadores que figuran en la Resolución Ministerial N° 492-2019-MTC/01.02. En el Perú, dicho documento podrá solicitarse en el Instituto Nacional de Calidad (Inacal) o en sus entidades acreditadas

66 Acuerdo relativo a la adopción de prescripciones técnicas uniformes para vehículos de ruedas, equipos y partes que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos y las condiciones para el reconocimiento recíproco de las *homologaciones* concedidas sobre la base de esas prescripciones, hecho en Ginebra el 20 de marzo de 1958. Este Acuerdo es conocido como el Acuerdo de 1958.

67 Mejora de los estándares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor. Informe Final del Proyecto Bien Público Regional (BPR). Banco Interamericano de Desarrollo, 2019.

68 El Reglamento Nacional para el Fomento del Chatarreo se emite en atención al Decreto de Urgencia Nº 029-2019, Decreto de Urgencia que establece incentivos para el fomento del chatarreo.

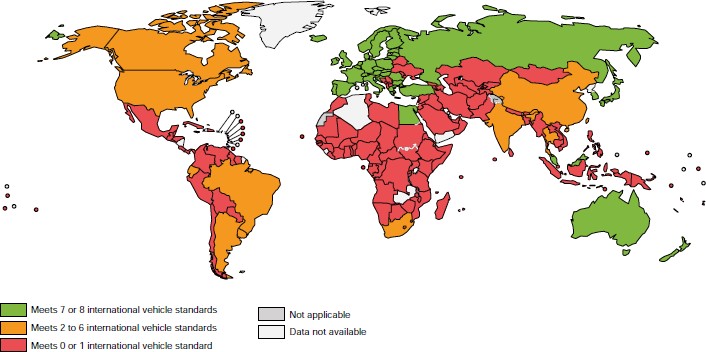
en proceso de aprobación e implementación disposiciones que contribuyen al control del parque automotor, tal como es el caso del proyecto de Decreto Supremo que establece el procedimiento para la declaración de abandono y chatarreo de los vehículos internados en depósitos vehiculares, el cual fue publicado mediante Resolución Ministerial Nº 089-2021-MTC/01 con la finalidad de recibir comentarios y/o aportes de las entidades públicas, privadas y de la ciudadanía en general para su posterior aprobación.

Bajo el enfoque de sistema seguro, los errores humanos no deberían tener consecuencias en lesiones o muertes; por lo que los cinturones de seguridad, los SRI, las bolsas de aire, el dispositivo de absorción de energía en colisiones de vehículos de motor, los amortiguadores de impacto, los pretiles, constituyen elementos de protección pasiva a los distintos usuarios de la vía. Existen otras tecnologías de seguridad activa como sistemas de frenado antibloqueo, sistemas de control de la estabilidad, sistema de dirección y suspensión de los vehículos automotores, la iluminación, la tecnología de los neumáticos e incluso los recordatorios para el uso de cinturón de seguridad contribuyen a evitar o reducir la magnitud de los choques. (Pérez-Núñez, Híjar, Celis, & Hidalgo-Solórzano, 2014)

En ese ámbito, y dada la necesidad de establecer estándares en el diseño de vehículos para facilitar el comercio internacional, existe el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos o también denominado WP 29, el cual consiste en un grupo de trabajo que se encarga de establecer los Reglamentos de las Naciones Unidas (ONU) basados en el Acuerdo de 1958. Estos reglamentos establecen lineamientos técnicos y protocolos para la homologación de vehículos y componentes con la finalidad de que las homologaciones de cada una de las partes contratantes del acuerdo sean reconocidas por todas las demás partes.

Países en desarrollo, como el Perú muestran poca rigurosidad en el sistema de dispositivos de seguridad, como lo reporta la OPS en el informe Estado de la seguridad vial en la Región de las Américas (OPS, 2019). Esta situación se puede visualizar en el siguiente gráfico, en el cual se muestra que países han adoptado los estándares internacionales vehiculares de 8 Reglamentos ONU prioritarios. Mientras que solo 40 países han implementado entre 7 y 8; 124 países, dentro de ellos el Perú, han implementado 1 o ninguno en sus estándares nacionales.

## Gráfico 32. Implementación de Reglamentos ONU en el mundo (2018)



Aplica 7 u 8 estándares vehiculares internacionales

Aplica 7 u 8 estándares vehiculares internacionales Aplica 7 u 8 estándares vehiculares internacionales

No aplicable

Data no disponible

**Fuente**: Reporte del Estado de Seguridad Vial Global 2018 (OMS)

De manera similar, si realizamos una comparación con algunos países latinoamericanos como Argentina, Brasil, Colombia, Ecuador, México y Uruguay, visualizaremos de una forma más detallada la situación del Perú en materia de adopción de estándares internacionales. La siguiente tabla configura una adaptación del diagnóstico realizado en el Informe Final del Proyecto Bien Público Regional (BID, 2019) ya que se ha incorporado una columna adicional para detallar la situación de Perú en este contexto.

## Tabla 16. Comparativo de normas para importación de vehículos

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Concepto** | **Argentina** | **Brasil** | **Colombia** | **Ecuador** | **México** | **Uruguay** | **Perú** |
| **Partes contratantes del Acuerdo de 1958** | NO | NO | NO | NO | NO | NO | NO |
| **Sistema de Homologación de tipo parecido al Acuerdo**  **de 1958** | NO | NO | NO | NO | NO | NO | NO |
| **Sistema de "homologación/recepción u otro sistema” nacional para matriculación** | SI | SI | SI | SI | SI | SI | SI |
| **Documentación exigida** | Reporte de ensayos | Reporte de ensayos | Reporte de ensayos | Reporte de ensayos | Reporte de ensayos | - | Certificados  de conformidad |
| **Emisión de un certificado nacional de homologación** | SI | SI | SI | SI | SI | SI | SI |
| **Verificación del certificado de ensayo emitido por un laboratorio** | SI | SI | SI | SI | SI | SI | NO  seguridad SI  emisiones |
| **Condiciones de los laboratorios de ensayo** | Cualquier | Nivel1: Declaración de conformidad Nivel 2 Laboratorio sin acreditar  Nivel 3 sistema de gestión y capacidad técnica o acreditado por  ILAC | Países de origen  o nacionales | Designados | Reconocido en el país de origen del vehículo | - | - |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Concepto** | **Argentina** | **Brasil** | **Colombia** | **Ecuador** | **México** | **Uruguay** | **Perú** |
| **Verificación física del vehículo con la documentación** | NO | NO | NO | NO | Aleatoriamente sin ensayos | - | NO |
| **Control de la Conformidad de la Producción** | NO | NO | NO | NO | NO | - | NO |
| **Existencia de laboratorios nacionales de ensayo** | NO seguridad SI emisiones | NO | NO | Laboratorio de emisiones nacional | Emisiones | - | NO |
| **Los laboratorios nacionales hacen**  **ensayos** | Emisiones sólo el uno por mil y sólo a vehículos  nacionales | NO | NO | NO | NO | - | NO |
| **Exigencia de la homologación respecto a Reglamentos ONU** | NO | NO | NO | NO | NO | NO | NO |
| **Otra regulación**  **/reglamentación aceptada** | FMVSS, IRAM, MERCOSUR,  Directiva | Nacional solamente | Nacional solamente | Nacional, Americana, China, Australia, Corea,  Japón y Brasil | NMX, NOM, FMVSS, EU, SRRV KMVSS, CONTRAN | UN, EEUU y  cualquier norma de un organismo reconocido por ISO | - |
| **Reglamentación de seguridad respecto al Reglamento ONU respectivo** | | | | | | | |
| **UN R14 - Anclajes de cinturones de seguridad y de Sistemas de Retención Infantil (SRI)** | Rev.3  SRI Rev.6 - 04 |  |  | No indica serie de  enmiendas | No indica serie de enmiendas | No indica | NO |
| **UN R 145 - Anclajes ISOFIX** | NO | - | - | NO | NO | NO | NO |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Concepto** | **Argentina** | **Brasil** | **Colombia** | **Ecuador** | **México** | **Uruguay** | **Perú** |
| **UN R16 - Cinturones de seguridad** | Revisión.04 Alerta solo conductor Rev.5 Retractores en plazas traseras laterales  Rev.5 SRI 04  3 puntos plaza central  trasera 2020 nuevos modelos año 2020  Rev.4 Retractor cinturón 00 |  |  | No indica serie de  enmiendas Avisador acústico por no  uso | Suplemento 10, sin indicar serie de enmiendas, Recordatorio de uso | Existencia obligatoria sin especificar | NO |
| **UN R17 – Anclajes y resistencia de**  **asientos y reposacabezas** | UN R17 –  Anclajes y resistencia de asientos y reposacabezas | Rev.5 |  | SI | No indica serie de enmiendas | NO | NO |
| **UN R94 - Protección de ocupantes en caso de un impacto frontal** | Doble airbag 01 |  |  | No indica serie de  enmiendas 2 bolsas | No indica serie de enmiendas | NO | NO |
| **UN R95 - Protección de ocupantes en caso de impactos laterales** | Rev.1 |  |  | No indica serie de  enmiendas | No indica serie de enmiendas | NO | NO |
| **UN R 135 Protección contra el impacto lateral contra un**  **poste** | NO |  |  | NO | NO | NO | NO |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Concepto** | **Argentina** | **Brasil** | **Colombia** | **Ecuador** | **México** | **Uruguay** | **Perú** |
| **UN R13H – Frenos de vehículos de categoría M1 y N1 (año de la versión)** | R13 Rev.3  00 series Airbag ESC |  |  | No indica serie de  enmiendas | No indica serie de enmiendas ABS | Solo ABS | NO |
| **UN R140 - Control Electrónico de Estabilidad** | R13-H 00 o  GTR 9 a  partir del 2022 |  |  | NO | NO | NO | NO |
| **UN R127 - Protección de Peatones** | 00 a partir de 2025  nuevos modelos |  |  | NO | NO | NO | NO |
| **UN R32 – Comportamiento**  **vehicular ante colisión trasera** | 00 |  |  | NO | NO | NO | NO |
| **UN R25 – Homologación de apoyacabeza** | Rev.4 |  |  | No indica serie de enmiendas y GTR No 7 | No indica serie de enmiendas | SI  NO plazas traseras centrales | NO |
| **Emisiones de los vehículos respecto al Reglamento ONU respectivo** | | | | | | | |
| **UN R83 – Emisiones de vehículos M1 y N1** | EURO 5/V |  |  | Ciclo americano y de la UE | NO | NO | EURO IV /  Tier 2 (Bin  5) o de mayor  exigencia |
| **UN R101 – Consumo de combustible y emisiones de CO2** | NO |  |  | NO | NO | NO |  |
| **UN R103 – Reemplazo de dispositivos para control de contaminantes** | NO |  |  | NO | NO | NO |  |
| **Sistemas de Retención Infantil (SRI) respecto al Reglamento ONU respectivo** | | | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Concepto** | **Argentina** | **Brasil** | **Colombia** | **Ecuador** | **México** | **Uruguay** | **Perú** |
| **UN R44 Sistemas de Retención Infantil** | SI  última serie de enmiendas |  |  | NO |  | No indica serie de enmiendas  + USA + Brasil | NO |
| **UN R 129 Sistemas de**  **Retención Infantil Reforzados** |  |  |  | NO |  |  | NO |

**Fuente**: Adaptación de Mejora de los estándares de seguridad vial en América Latina y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor- BID

La tabla anterior en materia de reglamentación vehicular internacional antes mostrada, evidencia que Perú aún no incluye dentro de su normativa nacional estándares adecuados que garanticen controles de calidad adecuados en la importación o fabricación de vehículos para tener vehículos más seguros en el país.

Parte de la debilidad en el control de calidad de ingreso, operación y salida de vehículos del parque automotor es consecuencia de la limitada información encontrada en las bases de datos gubernamentales sobre la cantidad de vehículos y bajas de los mismos en sus sistemas (Planzer, 2005)

La Adjuntía para el Medio Ambiente, Servicios Públicos y Pueblos Indígenas de la Defensoría del Pueblo, en su área temática de Servicios Públicos y Transporte afirma que han constatado deficiencias en el servicio de transporte de pasajeros, en los ámbitos interprovincial y urbano, las cuales han ameritado un llamado de atención a las autoridades por el alto índice de siniestros, lesionados y fallecidos en las carreteras y vías. En el informe “Balance del seguro obligatorio de accidentes de tránsito: propuesta para una atención adecuada a las víctimas”, menciona que el incremento de los traslados en el territorio nacional, regional y local tiene correlación con el crecimiento de la población, principalmente en zonas urbanas, y que también son factores relacionados el incremento del parque automotor desde inicios de la década de 1990, a causa de las políticas de importación de vehículos usados y, en los años recientes, de la importación de un mayor número de vehículos nuevos. Sin embargo, esta situación de crecimiento económico, sumada al crecimiento poblacional, resulta en una inevitable confrontación entre peatones y conductores. (Defensoría del Pueblo, 2012)

*C3.2. Requisitos técnicos de seguridad vehicular que no cumplen los estándares internacionales recomendados*

Como se evidencia en el análisis anterior, en Perú, desde la década del 90 se produjo un rápido crecimiento del parque vehicular y el consiguiente aumento de los conductores, sin el debido control de los riesgos derivados de esta actividad. El incremento de vehículos se llevó a cabo sin considerar los estándares de seguridad, permitiendo el ingreso de vehículos usados y que requerían transformaciones para adaptar el volante. Además, se disminuyeron los requisitos para la obtención de licencias de conducir, permitiendo que circularan muchos conductores nuevos, que no tenían mayor conocimiento ni práctica en la conducción. Como resultado, el sistema vial está caracterizado principalmente por el sobre oferta de vehículos sin altos estándares de seguridad, obsolescencia del parque vehicular sin revisiones técnicas periódicas y transportistas informales.

De los automóviles de categoría M1 evaluados por LATIN NCAP en el año 2019, aproximadamente el 50% de los automóviles que se importan en el Perú, son totalmente inseguros para las personas adultas; es decir cuenta con 0 estrellas, y por otro lado solo el 5% tienen los niveles de seguridad adecuados.

## Tabla 17. Automóviles con protección para adultos, según el nivel de seguridad del vehículo (2019)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Seguridad del Vehículo** | **Cantidad de marcas y modelos** | | **Cantidad de Vehículos** | |
| **Frecuencia** | **Porcentaje** | **Frecuencia** | **Porcentaje** |
| 0B | 2 | 6% | 3,833 | 11% |
| 0Y | 5 | 16% | 14,689 | 43% |
| 1B | 1 | 3% | 134 | 0% |
| 1Y | 2 | 6% | 219 | 1% |
| 3B | 1 | 3% | 372 | 1% |
| 3Y | 7 | 22% | 4,356 | 13% |
| 4B | 4 | 13% | 135 | 0% |
| 4Y | 2 | 6% | 8,723 | 25% |
| 5B | 3 | 9% | 125 | 0% |
| 5Y | 5 | 16% | 1,866 | 5% |
| **Evaluados** | **32** | **14%** | **34,452** | **60%** |
| **Sin Evaluación** | **205** | **86%** | **22,531** | **40%** |
| **Total** | **237** | **100%** | **56,983** | **100%** |

**Nota:** El nivel de seguridad del vehículo, corresponde al número de estrellas que alcance en su calificación, siendo 5 estrellas el nivel máximo de seguridad. La categoría Y o B corresponden a la metodología nueva o antigua respectivamente aplicada por LATIN NCAP.

**Elaboración**: Dirección de Seguridad Vial - MTC

Por otro lado, el nivel de seguridad de los automóviles respecto a la protección infantil, bajo la misma modalidad de evaluación arroja como resultado que cerca del 40% de los automóviles que se importan en el Perú, cuenta con un nivel de seguridad para los niños por debajo de las 2 estrellas; indicando que estos vehículos no cuentan con las garantías necesarias, por otro lado, aproximadamente el 5% de ellos cuenta con los niveles de seguridad óptimos

## Tabla 18. Automóviles con protección infantil, según el nivel de seguridad del vehículo (2019)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Seguridad del Vehículo/1** | **Cantidad de marcas y modelos** | | **Cantidad de Vehículos** | |
| **Frecuencia** | **Porcentaje** | **Frecuencia** | **Porcentaje** |
| 0Y | 1 | 3% | 25 | 0% |
| 1Y | 3 | 9% | 13,199 | 38% |
| 2G | 5 | 16% | 4,350 | 13% |
| 2Y | 3 | 9% | 1,684 | 5% |
| 3G | 2 | 6% | 37 | 0% |
| 3Y | 3 | 9% | 2,530 | 7% |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Seguridad del Vehículo/1** | **Cantidad de marcas y modelos** | | **Cantidad de Vehículos** | |
| **Frecuencia** | **Porcentaje** | **Frecuencia** | **Porcentaje** |
| 4G | 3 | 9% | 113 | 0% |
| 4Y | 6 | 19% | 10,549 | 31% |
| 5G | 1 | 3% | 99 | 0% |
| 5Y | 5 | 16% | 1,866 | 5% |
| **Evaluados** | **32** | **14%** | **34,452** | **60%** |
| **Sin**  **Evaluación** | **205** | **86%** | **22,531** | **40%** |
| **Total** | **237** | **100%** | **56,983** | **100%** |

**Nota:** El nivel de seguridad del vehículo, corresponde al número de estrellas que alcance en su calificación, siendo 5 estrellas el nivel máximo de seguridad. La categoría Y o B corresponden a la metodología nueva o antigua respectivamente aplicada por LATIN NCAP.

**Elaboración**: Dirección de Seguridad Vial - MTC

Adicionalmente, se tiene un deficiente régimen tributario del patrimonio vehicular que castiga a los vehículos nuevos contra aquellos antiguos, que probablemente no solo son inseguros sino contribuyen a la contaminación ambiental.

El en año 2008, con el objetivo de garantizar la seguridad del transporte y tránsito terrestre, se aprueba la Ley N° 29237, que crea el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, como instrumento para certificar el funcionamiento y mantenimiento de los vehículos automotores y el cumplimiento y requisitos establecidos en el Decreto Supremo Nº 025-2008-MTC y sus modificatorias. Mediante dicho dispositivo se establece que sólo podrán circular aquellos vehículos que hayan aprobado las inspecciones técnicas vehiculares, que les correspondan periódicamente.

Sin embargo, a la luz de la tendencia, aún no se han cumplido los fines de estos sistemas de evaluación. A fines del 2013, según el Anuario Estadístico del MTC, existían 48 establecimientos autorizados a nivel nacional distribuidos en 12 departamentos, de los cuales una cuarta parte se encuentran en Lima y Callao, mientras que, en el año 2018, con la misma fuente69, se registraron 174 establecimientos, de los cuales 27% se encuentran en Lima y Callao; mostrando una desproporción en su distribución territorial.

### C4. Insuficiente gestión de velocidades

Las inadecuadas velocidades de circulación que generan inseguridad vial representan uno de los factores que más lesiones y muertes acarrea dentro de la inseguridad vial. Realizar acciones para Gestionar la velocidad no solo involucra la reducción de límites de velocidad, aunque sea el primer paso por concretar, también implica realizar mejoras de infraestructura, aumentar el control, generar procesos de educación focalizados y monitoreo permanente a las intervenciones y a los resultados.

69 Esta información ha sido recogida del anuario estadístico 2018 del MTC. <https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/407547/ANUARIO_ESTADISTICO_2018.pdf>

Los siniestros viales causados por el exceso de velocidad no solo afectan en mayor número a los usuarios más vulnerables de las vías (peatones) también influirá en la gravedad de las lesiones y en la probabilidad de morir en el evento (OPS, 2019).

En el caso de atropellos a peatones, la probabilidad de muerte aumenta considerablemente a partir de una velocidad de 30 km/h. De acuerdo con la guía “Ciudades más seguras mediante el diseño” del *World Resources Institute*; cuando un vehículo circula a 50 km/h, la probabilidad de matar a un peatón al atropellarlo es hasta cinco veces mayor de si circulara a 30 km/h y es casi del 100% a 60 km/h, tal y como se muestra en el gráfico siguiente.

## Gráfico 33. Riesgo de muerte en función de la velocidad en caso de atropello a un peatón



**Fuente**: WRI, 2016

Un estudio similar70, determinó que a una velocidad de impacto de 48 km/h, el 45% de los peatones fallece; mientras que en un atropello a 32 km/h solo el 5% perece y el 30% sale ileso, como se evidencia en la siguiente infografía con los datos del estudio mencionado:

70 <https://one.nhtsa.gov/people/injury/research/pub/HS809012.html>

## Gráfico 34. Velocidad de impacto de vehículos y severidad de heridas en peatones



**Fuente**: Olivares, 2010

Por otro lado, los resultados de diferentes estudios (Tabla 19), que analizan datos de siniestros que involucraron a peatones mayores de 15 años de edad, atropellados frontalmente por vehículos automotores, muestran como el riesgo de muerte se incrementa conforma la velocidad aumenta.

## Tabla 19. Riesgo de muerte en función de la velocidad de impacto en caso de atropello a un peatón

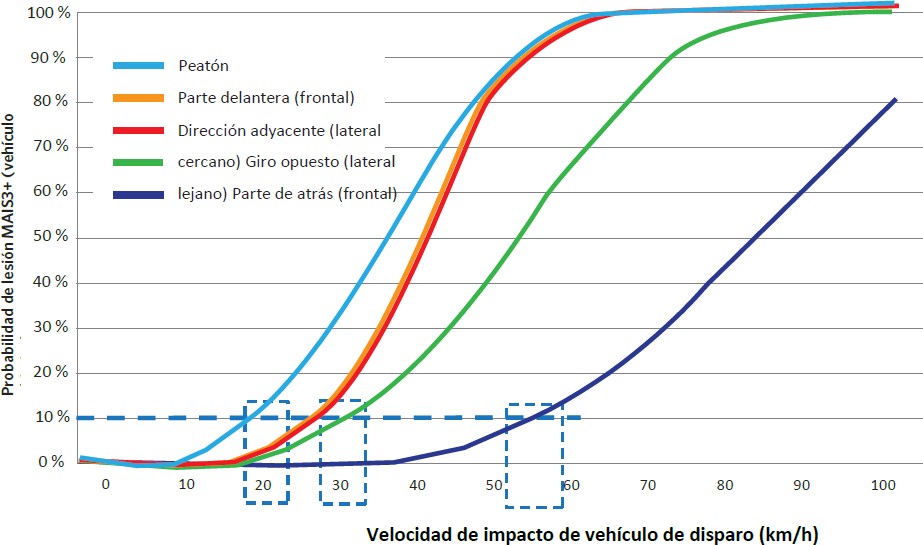
|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ESTUDIO** | **PAÍSES DE ORIGEN Y AÑOS DE DATOS UTILIZADOS** | **RIESGO DE MUERTE (%)** | | | | |
| **16 40 80 121 145**  *Velocidad de impacto (km/h)* | | | | |
| Davis (2001) | Reino Unido, 1966-1969 y 1973-1979 | 53 | 61 | 69 | 79 | 87 |
| Rosén and Sander (2009) | Alemania, 1999-2007 | 53 | 66 | 77 | 89 | 101 |
| Richards (2010) | Reino Unido, 2000-2009 | 53 | 61 | 72 | 82 | 100 |
| Tefft (2012) | Estados Unidos, 1994-1998 | 43 | 56 | 68 | 79 | 89 |

**Fuente**: Tefft, 2012

**Adaptación**: Dirección de Seguridad Vial - MTC

En el informe “Salvar vidas más allá del 2020: Próximos pasos” (3ra Conferencia Ministerial Global sobre Seguridad Vial, 2020), se analizó la probabilidad de causar lesiones graves en caso de atropello a peatones, así como el efecto en el conductor en función a distintos tipos de colisiones de los vehículos. En el Gráfico 35, se aprecia que la probabilidad de ocasionar lesiones graves, en caso de atropellar a un peatón, aumenta considerablemente a partir de un impacto a una velocidad mayor a 20 km/h.

## Gráfico 35. Probabilidad de lesión grave al ser colisionado por un vehículo

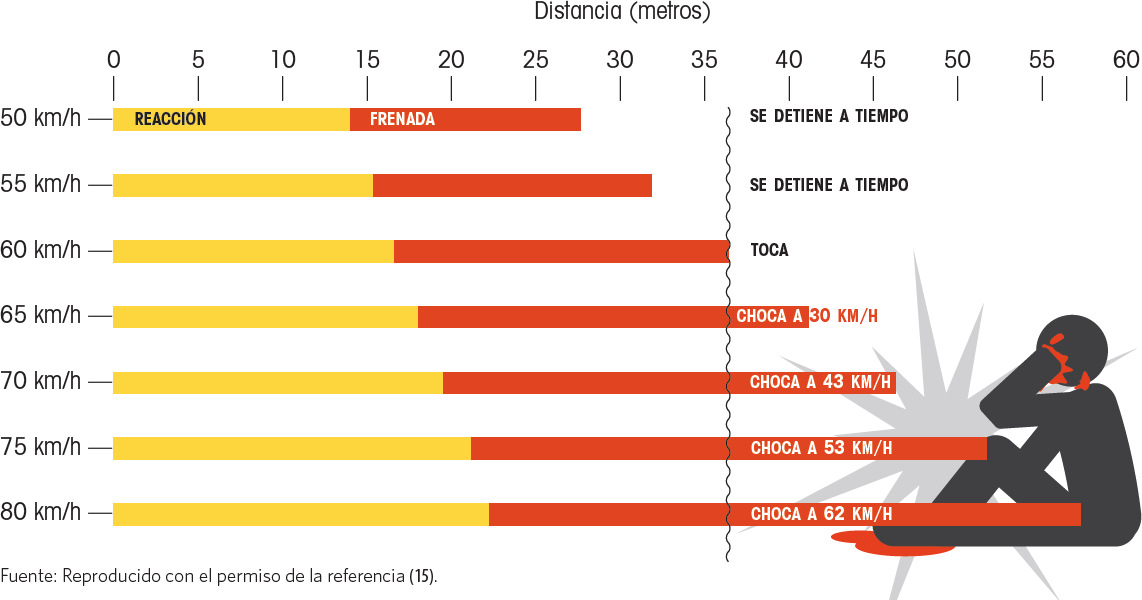


**Fuente**: 3ra Conferencia Ministerial Global sobre Seguridad Vial, 2020

De acuerdo con el gráfico anterior, para el caso de un choque frontal, el conductor tiene una probabilidad de 50% de tener una lesión grave si impacta a una velocidad de 40 km/h, y de 80% si lo hace a 50 km/h. Esto se debe al incremento en el intercambio de la energía cinética, relacionado a la velocidad del vehículo, hacia el cuerpo humano durante la colisión (*Global Road Safety Partnership*, 2008).

En cuanto a la probabilidad de sufrir un siniestro, de acuerdo con la OMS, esta también se ve influenciada y aumenta de acuerdo con la velocidad. Esto se debe a que la distancia necesaria para detenerse aumenta en función de la velocidad de circulación del vehículo. De esta manera, si se circula a 60 km/h se requieren más de 35 metros para detenerse completamente, y a 80 km/h solo mientras reacciona el conductor se recorren 22 metros y se requieren 57 metros para detenerse totalmente. (Gráfico 36).

## Gráfico 36. Distancia de detención a diferentes velocidades



**Fuente**: OMS, 2017

El exceso de velocidad en las vías urbanas e interurbanas, en el trascurso de la última década, ha sido el detonante de aproximadamente 3 de cada 10 siniestros viales, tal y como se observa en el siguiente gráfico.

## Gráfico 37. Cantidad y porcentaje de siniestros viales que tuvieron como causa al “Exceso de velocidad” en el Perú entre los años 2004 y 2019.

35%

30%

25%

20%

15%

23615 24188

19776

24923 25543 24981 26164 27375 31087 33202 32924 30672 28380

25445 25048 26280

10%

5%

0%

2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019

PORCENTAJE RESPECTO AL TOTAL

**Fuente**: Policía Nacional del Perú / DIRTIC-DIVEST

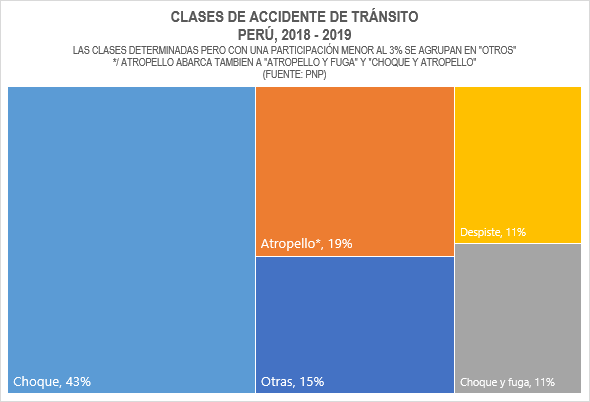
**Elaboración**: Dirección de Seguridad Vial - MTC

Por otra parte, es importante destacar que el peatón como usuario vial más vulnerable presenta índices preocupantes en la participación de siniestros. Como se observa en la siguiente gráfica, entre los años 2018 y 2019, aproximadamente 1 de cada 5 siniestros viales (19%) tuvo como desenlace el atropello de uno o más peatones.

Téngase en cuenta que, de acuerdo con el Ministerio de Salud (MINSA), prácticamente 1 de cada 2 (52%) peatones atropellados no muertos en el acto, reciben lesiones graves

o potencialmente graves. Asimismo, de acuerdo con el documento “Estimación del Costo Social por Fallecimiento Prematuro” a cargo de la Dirección General de Inversión Pública del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF, 2017), cada uno de estos peatones fallecidos en el acto o durante atención médica representan un costo social de S/ 465,784.50 independientemente del incuantificable dolor humano que genera su pérdida entre familiares y allegados.

## Gráfico 38. Clases de siniestros viales en el Perú entre los años 2018 y 2019



**Nota:** (1) Las clases determinadas con una participación menor al 3% se agrupan en la categoría “otros”. (2) La categoría Atropello incluye también las categorías “Atropello y fuga” y “Choque y atropello”

**Fuente**: Policía Nacional del Perú / DIRTIC-DIVEST

**Elaboración**: Dirección de Seguridad Vial - MTC

Así, se observa que la velocidad y los atropellos abarcan parte importante del espectro caracterizador de siniestros viales tanto en el último periodo bianual como a lo largo de la última década transcurrida.

En particular, en Perú se muestra una relación consistente entre el incremento de fallecidos por siniestros viales y las infracciones registradas por exceso de velocidad, catalogadas como infracciones muy graves (M20) en el Reglamento Nacional de Tránsito, (Gráfico 39). Mediante esta relación se reafirma que cada año, un número creciente de víctimas mortales son consecuencia de las altas velocidades vehiculares en las vías de nuestro país.

## Gráfico 39. Relación entre fallecidos por siniestros viales e infracciones M20 entre el 2010 y 2019



3 600

3 400

3 200

3 000

2 800

2 600

2 400

25 000 50 000 75 000 100 000 125 000 150 000 175 000 200 000

**Fallecido(a)s**

**Fuente**: Policía Nacional del Perú / DIRTIC-DIVEST

**Elaboración**: Dirección de Seguridad Vial - MTC

De lo anterior, se evidencia que la gestión de la velocidad representa uno de los factores más importantes a ser abordados para dar solución al problema público, ya que representan un grave riesgo para la integridad de los usuarios de las vías.

*C4.1. Inadecuadas velocidades de circulación que generan inseguridad vial*

Dentro de los principios de Visión Cero, uno de los más relevantes es el de la fragilidad humana, sobre el particular, las evidencias científicas disponibles establecen una relación directa entre el número total de siniestros, víctimas y velocidad media en un tramo, vía o red de carreteras. (DGT, 2011). Göran Nilsson planteó un modelo que consta de seis ecuaciones de identifican variaciones en el número de siniestros, muertos y lesionados con las variaciones en la velocidad media. El modelo plateado por Nilsson se resume en que aumentar el 1% de la velocidad media, manteniendo todos los demás factores constantes, produce:

* + Aumento del 4% de los siniestros mortales.
  + Aumento del 3% de los siniestros mortales y graves.
  + Aumento del 2% de los siniestros con víctimas de cualquier severidad. (Nilsson G, Lund: LIT, 2004)

Considerando lo antes mencionado, las velocidades que se consideren en los diseños viales cumplen un papel muy importante para garantizar el desplazamiento vehicular seguro. El Manual de Carreteras: Diseño Geométrico DG -2018 71vigente, establece una serie de criterios específicos para determinar velocidades de diseño que los conductores podrán mantener con seguridad y comodidad durante su trayecto. Si bien este manual detalla datos básicos de vehículos de diseño para el dimensionamiento de vías, y además brinda parámetros que permiten realizar el diseño de velocidades en diferentes elementos que conforman el trazo en planta y perfil, e incluso considerando diferentes

71 Aprobado por Resolución Directora N° 03-2018-MTC/14 (30.01.2018)

orografías, la aplicación de estos conceptos solo es aplicable para autopistas y carreteras.

Para el caso de vías urbanas, como calles, jirones y avenidas, las consideraciones para ese tipo de vías pueden incluso representar un factor de riesgo importante al no tener en cuenta, por ejemplo, los radios de giro que necesitan los vehículos para girar a baja velocidad y así hacer compatible el espacio con la circulación de peatones y ciclistas, usuarios que no son considerados en el diseño de carreteras. Actualmente, al no existir un manual de diseño geométrico para vías urbanas, los diseños viales urbanos dependen del criterio de los especialistas, así como, de los manuales provenientes de otros países que utilicen como referencia para determinar velocidades de diseño, radios de giro seguros, ancho de carriles de circulación adecuados, entre otros parámetros que permitan velocidades de operación seguras en la vía.

Respecto del lugar de ocurrencia de los siniestros viales, se ha presentado una concentración en avenidas seguido por los ocurridos en calles y en carreteras a partir de su medición en el año 2018. En el año 2019 se han registrado cerca de 35% de siniestros en avenidas, el 15% en calles y el 14% en carreteras.

## Tabla 20. Siniestralidad vial por lugar de ocurrencia, 2015 - 2019

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lugar Ocurrencia** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018 \*** | **2019 \*** |
| Autopista | 7 397 | 7 890 | 7 302 | 6 559 | 7 328 |
| Calle | 19 445 | 16 913 | 16 683 | 13 355 | 14 109 |
| Jirón |  |  |  | 6 142 | 7 220 |
| Pasaje |  |  |  | 1 242 | 1 429 |
| **Avenida** | **28 918** | **26 948** | **28 517** | **29 940** | **33 349** |
| Curva | 4 414 | 3 939 | 3 674 | 2 384 | 2 201 |
| Cruce De Avenidas | 11 527 | 9 651 | 9 328 | 9 339 | 8 595 |
| Cruce De Calles | 8 573 | 7 230 | 6 767 | 4 669 | 4 221 |
| **Carretera** | **12 963** | **12 955** | **12 245** | **12 755** | **13 314** |
| Otros (Especifique) | 2 295 | 3 778 | 3 644 | 3 671 | 4 034 |
| **Total** | **95 532** | **89 304** | **88 160** | **90 056** | **95 800** |

**Nota:** A partir del año 2018 se encuentran por separado los ítems: Calle, Jirón y Pasaje. Anterior a ese periodo se consolidaba en el ítem: Calle (Jirón y Pasaje).

**Fuente**: Policía Nacional del Perú / DIRTIC - DIVEST

**Elaboración**: Dirección de Seguridad Vial – MTC

A nivel departamental, Junín presenta una mayor concentración de siniestros en carretera, que representa el 35% de siniestros ocurrido en este departamento. Asimismo, en el departamento de Lima se muestra una concentración de siniestros viales ocurridos en avenidas que representan más del 40% de eventos ocurridos en estas vías. Por otro lado, del departamento de La Libertad se muestra una concentración

de siniestros tanto en avenidas como en carreteras, que representan el 29% y 20% de siniestros respecto del total de eventos ocurridos en este departamento, respectivamente.

## Tabla 21. Siniestralidad vial por lugar de ocurrencia, 2019

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Región** | **Autopista** | **Calle** | **Jirón** | **Pasaje** | **Avenida** | **Curva** | **Cruce de avenidas** | **Cruce de calles** | **Carretera** | **Otros (especifique)** | **Total** |
| Amazonas | 39 | 50 | 73 | 6 | 74 | 7 | 4 | 16 | 226 | 6 | **501** |
| Ancash | 275 | 255 | 293 | 36 | 787 | 18 | 98 | 17 | 349 | 201 | **2 329** |
| Apurímac | 74 | 60 | 80 | 1 | 191 | 23 | 7 | 1 | 354 | 17 | **808** |
| Arequipa | 181 | 1 268 | 107 | 135 | 1 561 | 133 | 374 | 287 | 935 | 161 | **5 142** |
| Ayacucho | 61 | 83 | 105 | 9 | 156 | 12 | 38 | 9 | 219 | 9 | **701** |
| Cajamarca | 86 | 279 | 421 | 32 | 374 | 43 | 88 | 62 | 645 | 57 | **2 087** |
| Cusco | 675 | 551 | 176 | 38 | 1 355 | 49 | 225 | 65 | 762 | 154 | **4 050** |
| Huancavelica | 27 | 18 | 7 |  | 40 | 4 | 12 | 1 | 177 | 8 | **294** |
| Huánuco | 63 | 121 | 170 | 6 | 194 | 58 | 1 | 12 | 399 | 38 | **1 062** |
| Ica | 292 | 270 | 23 | 19 | 353 | 45 | 74 | 53 | 489 | 116 | **1 734** |
| Junín | 164 | 452 | 315 | 30 | 793 | 27 | 77 | 56 | **1 117** | 137 | **3 168** |
| La Libertad | 198 | 1 177 | 406 | 140 | **1 821** | 78 | 579 | 494 | **1 247** | 157 | **6 297** |
| Lambayeque | 206 | 1 035 | 25 | 14 | 1 245 | 38 | 291 | 266 | 657 | 53 | **3 830** |
| Lima | 3 823 | 6 097 | 3 710 | 763 | **20 183** | 1 373 | 5 945 | 2 459 | 3 112 | 2 367 | **49 832** |
| Callao | 317 | 318 | 229 | 43 | 1 613 | 45 | 265 | 118 | 26 | 159 | **3 133** |
| Loreto |  | 133 | 4 | 2 | 94 |  | 14 | 27 | 44 | 17 | **335** |
| Madre De Dios | 42 | 36 | 118 | 29 | 68 | 43 | 69 | 25 | 80 | 1 | **511** |
| Moquegua | 11 | 172 | 12 |  | 153 | 11 | 21 | 11 | 127 | 16 | **534** |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Región** | **Autopista** | **Calle** | **Jirón** | **Pasaje** | **Avenida** | **Curva** | **Cruce de avenidas** | **Cruce de calles** | **Carretera** | **Otros (especifique)** | **Total** |
| Pasco | 41 | 64 | 79 | 7 | 68 | 33 | 7 | 1 | 223 | 29 | **552** |
| Piura | 425 | 1 119 | 108 | 43 | 1 088 | 90 | 203 | 121 | 729 | 140 | **4 066** |
| Puno | 245 | 201 | 181 | 2 | 199 | 24 | 22 | 13 | 271 | 21 | **1 179** |
| San Martín | 1 | 42 | 356 | 7 | 96 | 6 | 4 | 20 | 705 | 23 | **1 260** |
| Tacna | 19 | 195 | 34 | 39 | 522 | 27 | 146 | 68 | 158 | 89 | **1 297** |
| Tumbes | 17 | 66 | 4 | 1 | 129 | 1 | 3 | 11 | 155 | 8 | **395** |
| Ucayali | 46 | 47 | 184 | 27 | 192 | 13 | 28 | 8 | 108 | 50 | **703** |
| **Total** | **7 328** | **14 109** | **7 220** | **1 429** | **33 349** | **2 201** | **8 595** | **4 221** | **13 314** | **4 034** | **95 800** |

**Nota:** A partir del año 2018 se encuentran por separado los ítems: Calle, Jirón y Pasaje. Anterior a ese periodo se consolidaba en el ítem: Calle (Jirón y Pasaje).

**Fuente**: Policía Nacional del Perú / DIRTIC - DIVEST

**Elaboración**: Dirección de Seguridad Vial – MTC

De lo anterior, se evidencia que la mayor cantidad de siniestros viales ocurridos en el ámbito urbano han sucedido en avenidas, vías en las que se presentan diversas situaciones de conflicto debido a la interacción entre usuarios vulnerables y vehículos automotores que se desplazan a altas velocidades.

*C4.2. Insuficientes prácticas de gestión pública para pacificar el tránsito en las vías*

De acuerdo con el enfoque de Sistema Seguro, con la reducción de los límites de velocidad se puede gestionar el mejor el riesgo que representa un siniestro de tránsito, y en consecuencia se reduce el riesgo de tener lesiones graves y/o consecuencias fatales producto de dicho evento. Este enfoque parte del principio de responsabilidad compartida para minimizar el riesgo de siniestros viales. En este sentido, las autoridades, que tienen a su cargo la gestión vial y de tránsito en carreteras y vías urbanas, pero que además diseñan el sistema vial, son responsables por la seguridad de este, mientras que los usuarios del sistema son responsables de obedecer las reglas de uso del sistema, apoyados por sistemas de comunicación, concientización y control que fomenten este uso responsable. La gestión vial involucra elementos tales como políticas de licencia de conducir, políticas referidas a la flota de vehículos y regulación sobre seguridad de los vehículos; diseño geométrico de vías y señalización; límites de velocidad y reglamentación de vías y planificación del uso de suelos que tenga en cuenta el acceso seguro a medios de transporte alrededor de escuelas, viviendas, centros comerciales, etc. (World Bank, 2013)

La SUTRAN, en cumplimiento de sus funciones, cuenta con dos herramientas para el control de velocidades en vías nacionales:

* El Sistema de Control y Monitoreo de Flota que, mediante un sistema de control inalámbrico constante, realiza la fiscalización de vehículos. Mediante esta herramienta, en el año 2019, se realizó la imposición de 24,357 papeletas a empresas de transporte por exceso de los límites de velocidad establecidos por la normativa vigente. (SUTRAN, 2020).
* El uso de cinemómetros, que representa una herramienta efectiva en el control de velocidad. A fines del año 2019, la SUTRAN contó con 6 cinemómetros en operación, mediante los cuales se realizaron acciones de fiscalización de tránsito en vías nacionales. (SUTRAN, 2020)

A pesar de que se cuentan con estas herramientas para el control de velocidad, solo son usadas para el control de velocidad en vías nacionales. Sin embargo, como se vio en los gráficos de la sección anterior, los siniestros viales ocurren principalmente en avenidas, en dónde el control de velocidad aun es más complejo.

Según lo precisado en la Tabla 6, los gobiernos regionales y locales también tienen función sobre la circulación en sus jurisdicciones, sin embargo, no se cuenta con evidencia documentada sobre las acciones que llevan a cabo para pacificar las vías. En particular, resulta estratégico evidenciar y evaluar las acciones desarrolladas en el ámbito urbano, en cuanto se muestra una concentración de siniestros viales en avenidas (ver Tabla 21).

Pacificar el Tránsito (Gestionar la Velocidad) es una de las acciones más costo/efectivas para salvar vidas de los siniestros viales. Por su reducido costo y alta efectividad, en varios países de Latinoamérica se han realizado intervenciones en corredores y/o

tramos viales que concentran una alta ocurrencia de eventos con lesionados y fallecidos, teniendo como resultado una reducción de la problemática en el corto plazo. En la ciudad de Bogotá (Colombia), mediante la consolidación de datos sobre siniestros viales de diferentes fuentes de información, entre ellas la Policía, el Instituto Nacional de Medicina Legal y el Ministerio de Salud Pública, se identificó que los peatones, ciclistas y motociclistas representaban la mayoría de las muertes en vías arteriales. En 2017, el 70% de las víctimas mortales y el 57% de los heridos se registraron en estas rutas. La ciudad identificó puntos críticos de colisión para cada grupo de usuarios de la carretera en estos corredores e implementó estrategias de gestión de la velocidad mediante un nuevo diseño de calles (pacificación de Tráfico), puntos de control de seguridad vial y campañas de comunicación masiva. Los resultados positivos de menos fatalidades llevaron a la reducción de los límites de velocidad en otro conjunto de cinco corredores a principios de 2019 mediante criterios como: la velocidad promedio y el volumen de tráfico. En 2019 se salvaron 46 vidas gracias a los esfuerzos del programa en los diez corredores arteriales seleccionados. Esta es una disminución del 21% en las muertes por siniestros de tránsito en comparación con el promedio de los tres años anteriores 2015-18.72

En Buenos Aires (Argentina), El 50% de las muertes de peatones fueron causadas por autobuses, según el Observatorio de Seguridad Vial. De acuerdo con este hallazgo, las acciones se enfocaron en los corredores de tránsito rápido de autobuses (BRT), que representaron el mayor número de muertes. La primera intervención se centró en la instalación de reductores de velocidad, seguido de sanciones para conductores de autobuses que infringieran las normas de tráfico y la retirada de la licencia para conducir un autobús a los conductores que excedieran los límites de velocidad o no se detuvieran en las luces rojas. Lo anterior conllevó una caída del 50% de los atropellamientos a peatones en 2019, mayor respeto del límite de velocidad de 40 km/h y menos infracciones de semáforo en rojo. Con estos resultados el nuevo plan de Seguridad Vial centrará sus acciones en revisar e imponer límites de velocidad más seguros.73

### C5. Infraestructura vial que no cumple con los estándares actuales para la seguridad vial

Cuando se habla de Infraestructura vial, hablamos de la vía en sí misma, y todos sus soportes que conforman la estructura de las carreteras y caminos, y que está incluida dentro del Sistema Nacional de carreteras; y, del mismo modo, hablamos de todo camino, arteria, calle o vía férrea, incluidas sus obras complementarias, de carácter rural o urbano de dominio y uso público; en complemento, el derecho de vía refiere a la faja de terreno de ancho variable dentro del cual se encuentra comprendida la carretera, sus obras complementarias, servicios, áreas previstas para futuras obras de ensanche o mejoramiento, y zonas de seguridad para el usuario74; en ese sentido, en consecuencia con las definiciones del sistema seguro, las secciones viales de la infraestructura vial deben incluir todos los elementos físicos y regulatorios para que la circulación de los usuarios viales (y sus interacciones) los protejan.

72 ITF (2020), “Best Practice for Urban Road Safety: Case Studies”, International Transport Forum Policy Papers, No. 76, OECD Publishing, Paris.

73 Ibid.

74 Ver punto 3.3. Conceptos clave

El Manual de Diseño Geométrico de Carreteras; que entre otros, forma parte de los Manuales de Carreteras establecidos por el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial aprobado por D.S. N° 034-2008-MTC ha sido objeto de 05 modificaciones desde su primera emisión realizada el 25 de octubre de 2008; y cada una de ellas ha buscado orientar el diseño y construcción de carretas según los criterios técnicos vigentes al momento de su emisión, sin considerar, antes del 2020, aspectos específicos en material de seguridad vial.

## Tabla 22. Actualizaciones del Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Documento de Modificación** | | **Fecha** | **Modificaciones Principales** |
| **1** | Decreto Supremo N° 012-2020-MTC | 3/06/2020 | Incluye aspectos relacionados a la movilidad sostenible, haciendo alusión que también el reglamento rige en vías urbanas y no solo en carreteras o caminos. Introduce el Manual de Seguridad Vial como manual de gestión de carreteras. |
| **2** | Decreto Supremo N° 021-2016-MTC | 4/11/2016 | Actualización de los artículos referentes los establecido en Preinversión, Inversión, Niveles de Intervención de las inversiones viales, y Post Inversión (10, 12,13,14,15). |
| **3** | Decreto Supremo Nº 012-2011-MTC | 25/03/2011 | Competencia de autoridades sobre autorizaciones en derecho de vía. |
| **4** | Decreto Supremo N° 011-2009-MTC | 19/03/2009 | Mejora en la definición y alcance de mantenimiento rutinario y periódico |
| **5** | Decreto Supremo N° 003-2009-MTC | 15/01/2009 | - |

**Elaboración**: Dirección de Seguridad Vial – MTC

Cabe resaltar, que si bien en la última actualización del Reglamento75 se han incluido aspectos relacionados a la movilidad sostenible, al hecho de que su aplicación también se da en vías urbanas, y la introducción de Manual de Seguridad Vial como herramienta de gestión de carreteras, no se han desarrollado manuales técnicos para vías de carácter urbano. Del mismo modo, durante el plazo de sus vigencias fueron implementados nuevos tramos de la red vial, en los que posteriormente - al entrar en vigencia cada nueva versión - no se implementaron los nuevos criterios establecidos en los nuevos manuales; esto ha significado un retraso en el cumplimento de cada norma actualizada.

Sobre las versiones de los manuales de carreteras y sus actualizaciones, en la [Tabla](#_bookmark16) 23 se muestra que la periodicidad de dichas actualizaciones no se da de manera

75 Decreto Supremo N° 012-2020-MTC (03/06/2020)

sistemática ni mucho menos continua, o en algunos casos se actualizan puntos específicos sin analizar aspectos de seguridad vial inmersos.

## Tabla 23. Actualizaciones de los manuales de carreteras

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Código** | **Manual** | **Documento de Aprobación y Actualización** | **Fecha** |
| **MC-01-13** | Especificaciones Técnicas Generales para Construcción (EG-2013) | RD Nº 1146-2000-MTC- 15.17 | 27/12/2000 |
| RD Nº 03-2013-MTC/14 | 1/02/2013 |
| RD Nº 22-2013-MTC/14  (Deja sin efecto RD Nº 03- 2013-MTC/14) | 7/08/2013 |
| **MC-02-18** | Diseño Geométrico (DG- 2018) | RD Nº 31-2013-MTC-14 | 18/12/2013 |
| RD Nº 028-2014-MTC-14 | 30/10/2014 |
| RD Nº 03-2018-MTC/14  (Deroga la RD Nº 028-2014- MTC-14) | 30/01/2018 |
| **MC-03-16** | Túneles, Muros y Obras Complementarias | RD Nº 36-2016-MTC/14 | 27/10/2016 |
| **MC-04-16** | Manual de Puentes (Nueva Versión Aprobada 2018) | RM Nº 589-2003-MTC/02 | 31/07/2003 |
| RD Nº 041-2016-MTC/14 | 22/12/2016 |
| RD Nº 19-2018-MTC/14  (Deroga RD Nº 041-2016- MTC/14) | 27/12/2018 |
| **MC-05-14** | Suelos, Geología, Geotecnia y Pavimentos: Sección  Suelos y Pavimentos | RD Nº 05-2013-MTC/14 | 6/03/2013 |
| RD Nº 10-2014-MTC/14 | 9/04/2014 |
| **MC-06-16** | Ensayo de Materiales | RD Nº 18-2016-MTC/14 | 3/06/2016 |
| **MC-07-11** | Hidrología, Hidráulica y Drenaje | RD Nº 20-2011-MTC/14 | 12/09/2011 |
| **MC-08-14** | Mantenimiento o Conservación Vial Parte IV | RD Nº 08-2014-MTC/14 RD Nº 05-2016-MTC/14 | 27/03/2014  25/02/2016 |
| **MC-09-16** | Manual de Dispositivos de Control del Transito Automotor para Calles y Carreteras | RM Nº 210-2000-MTC-15.02 | 3/05/2000 |
| RM Nº 405-2000-MTC-15.02 | 7/10/2000 |
| RM Nº 733-2004-MTC-02 | 29/09/2004 |
| RM Nº 870-2008-MTC-02 | 27/11/2008 |
| RD Nº 18-2012-MTC-14 | 18/12/2012 |
| RD Nº 18-2014-MTC-14 | 21/07/2014 |
| RD Nº 16-2016-MTC/14 | 31/05/2016 |
| **MC-10-17** | Manual de Seguridad Vial | RD Nº 19-2016-MTC/14 | 6/06/2016 |
| RD Nº 05-2017-MTC/14 | 1/08/2017 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Código** | **Manual** | **Documento de Aprobación y Actualización** | **Fecha** |
| **MC-11-14** | Manual de Inventarios Viales Parte IV | RD Nº 22-2015-MTC/14 | 03/04/2014  28/12/2015 |

**Elaboración**: Dirección de Seguridad Vial – MTC

Dentro del manual vigente se consideran tópicos y criterios sobre los estudios preliminares de diseño geométrico, vehículos de diseño, características de tránsito, velocidad de diseño, distancia de velocidad, control de accesos a vías laterales, instalaciones dentro y fuera del derecho de vía, facilidades para peatones; entre otras características relevantes para el diseño de la vía; y sin embargo, dentro de su narrativa se hace un énfasis particular en la carretera como el eje vial vehicular, y en su redacción considera, entre otros, a las ciclovías como elementos instalados fuera de ella y no como parte de la vía misma; y en otros espacios de su redacción, al hablar de las facilidades para peatones se listan puentes peatonales como elementos a implementar en su construcción y no los pasos peatonales seguros a nivel; siendo estos dos puntos ejemplos de temas que requieren alineación con los conceptos de sistema seguro, considerando un enfoque priorizado en el ser humano, su fragilidad y su accesibilidad universal, y no exclusivamente a la transitabilidad de los vehículos.

Otro documento técnico de carácter normativo es el Manual de Seguridad Vial (2017); el mismo que está orientado a dictar disposiciones que contribuyan a la mejora de las características de la infraestructura vial y su entorno, con el propósito de incrementar la seguridad y la calidad de protección de las redes de carreteras en beneficio de todos los usuarios de las vías; también busca identificar y desarrollar las consideraciones y disposiciones, que deben cumplirse en cada una de las etapas de la gestión vial. Dicho manual indica que su aplicación tiene relación directa y se complementa principalmente, con el Manual de Diseño Geométrico, Manual de Dispositivos de Control del Tránsito Automotor para Calles y Carreteras, Manual de Especificaciones Técnicas Generales para Construcción, entre otros: y menciona algunos de los criterios expuestos en este documento relacionados con la visión cero; y al menos teóricamente, temas tales como el tráfico calmado, el rol del factor humano, la vulnerabilidad de los usuarios viales; además de la interacción de la infraestructura y su relación con los siniestros, considerando: la jerarquización, el uso de suelos, los accesos, los alineamientos horizontal y vertical, las secciones viales, la distancia de visibilidad, las condiciones de los márgenes de las vías, los separadores centrales, la iluminación, la señalización, entre otros.

A nivel internacional es necesario comentar que, se considera a la infraestructura como el elemento central de todo sistema vial; comprende las instalaciones, servicios y medios básicos necesarios para el funcionamiento del transporte por autopista, carretera y calles. El nivel de seguridad vial abarca el uso del suelo, planificación de la red vial, construcción y reconstrucción y diseño de secciones e intersecciones de carretera, mantenimiento, señalización vertical y horizontal, los procedimientos de control de calidad como auditorías viales, evaluaciones de impacto e inspecciones de seguridad76.

76 Comisión Europea. Mejores prácticas de seguridad vial. Manual de medidas a escala nacional. Bruselas, 2007

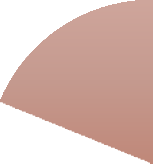
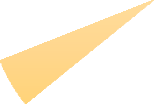
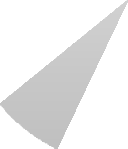
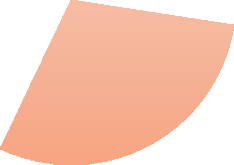
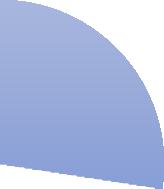
Desde la invención del vehículo y la llegada de la producción en masa de este elemento, países y ciudades priorizaron la infraestructura vial para el transporte motorizado escudados en una premisa de desarrollo económico, sin tener en cuenta el impacto en la vida de las personas. En este sentido, la aparición de las externalidades de la movilidad se hizo evidentes, continuas. Cada vez hay mayores problemas en el tránsito, acelerada contaminación ambiental y grave situación de sinestros de tránsito que han dejado millones de personas con discapacidades permanentes o más graves aún con su muerte. En este último caso, peatones, ciclistas y motociclistas son los más vulnerables y expuestos a este fenómeno7778.

Sin embargo, no se ha tenido el mismo avance en materia de seguridad vial, siendo los más afectados los usuarios no motorizados. El incremento de la motorización en el mundo ha ocasionado que caminar y andar en bicicleta sean actividades menos comunes y más peligrosas. En muchos países, la mezcla del tránsito da lugar a que los peatones y ciclistas compartan las vías de tránsito con los vehículos de alta velocidad y les obliga a encontrarse en situaciones peligrosas y en medio del tránsito de circulación rápida. (OPS, 2016)

La consolidación de la infraestructura vial en redes principales de América Latina ha potenciado la movilidad y la eficiencia económica. Sin embargo, esta se ha enfocado en la facilitación de la circulación vehicular (velocidad, fluidez) con el fin de disminuir la congestión del tránsito, y ello no ha venido acompañado de avances equivalentes en condiciones de seguridad vial que permitan un equilibrio entre la fluidez del tránsito y la movilidad segura.

Como respuesta a las externalidades anteriormente expuestas, responsables de la gestión del transporte y de las vías establecieron el reforzamiento de Infraestructura Vial que beneficiara a los conductores de vehículos de todos los tamaños como la respuesta a gran escala, sin tener en cuenta la seguridad de los que han sido las víctimas (lesionados y fallecidos) durante años.

## Gráfico 40. Causas de siniestros viales en el Perú, año 2019



Causa incierta 5%

Vía o señales en mal estado 2%

Causa no identificada 5%

Imprudencia del peatón

5%Ebriedad del conductor

7%

Otras 19%

Exceso de velocidad 27%

Imprudencia del conductor

30%

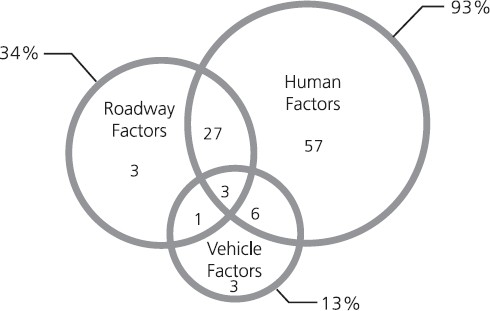
**Fuente:** Policía Nacional del Perú / DIRTIC - DIVEST

77 Hook W. Counting on cars, counting out people: a critique of the World Bank’s economic assessment procedures for the transport sector and their environmental implications. Nueva York, Instituo de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, 1994.

78 36. Khayesi M, Monheim H, Nebe J. Negotiating “streets for all” in urban transport planning: the case for pedestrians, cyclists and street vendors in Nairobi, Kenya. Antipode, 2010, 42:103–126.

**Elaboración:** Dirección de Seguridad Vial – MTC

## Gráfico 41. Factores que contribuyen a los siniestros viales79



**Fuente:** Highway Safety Manual (AASHTO, 2010)

Como se ha hecho manifiesto, está política pública pretende ofrecer a los peruanos un Sistema Seguro de Movilidad en el cual, la infraestructura ejerce un papel preponderante para lograr cumplir con las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en materia de movilidad y mitigar los impactos en la salud y la economía. El *Global status report on road safety* identificó que en países en donde se implementan esté tipo políticas no se diseñan medidas complementarias, como un control eficaz de la velocidad y la creación de infraestructuras seguras para peatones y ciclistas, con lo que se generan riesgos que tienen como resultado traumatismos causados por el tránsito80.

En la reciente Asamblea de Naciones Unidas de agosto de 2020, en la que se declaró una nueva Década de Acción mundial por la Seguridad Vial, se destaca la recomendación novena donde se promueve que los Estados miembros realicen esfuerzos para garantizar la seguridad y protección de todos los usuarios de la carretera mediante una infraestructura vial más segura, teniendo en cuenta las necesidades del transporte motorizado y no motorizado y otros usuarios vulnerables de la carretera, especialmente en las carreteras de mayor riesgo con alto índices de choques, mediante una combinación de planificación adecuada y evaluación de la seguridad, incluso mediante la identificación de áreas propensas a choques, diseño, construcción y mantenimiento de carreteras, sistemas de señales y otra infraestructura, teniendo en cuenta la geografía del país. En esa línea, en la Declaración de Estocolmo del año 2020, se identifica como fundamental actualizar las normas de diseño para incorporar el enfoque del sistema seguro en la infraestructura.

Son pocas las inversiones en infraestructura que producen beneficios tan elevados como las medidas de infraestructura destinadas a mejorar la seguridad vial. Siendo que

79 Se consideran estos valores como referenciales para el caso peruano. Para validar esta información y las proporciones asignadas a cada factor se deberá realizar un estudio similar en el territorio nacional.

80 Tiwari G. Pedestrian infrastructure in the city transport system: a case study of Delhi. Transport Policy & Practice, 2001, 7:13–18

la infraestructura vial es a menudo el factor más importante que contribuye a la gravedad de un siniestro vial y puede incidir en hasta el 30% de los siniestros con víctimas. Es por ello, que realizar estudios de seguridad vial puede contribuir a evitar que estos sucedan en el futuro, una vez implementadas las mejoras necesarias.

Una experiencia de éxito de las varias que se identifican en Latinoamérica es la del Plan de Movilidad Sostenible de la ciudad de Buenos Aires, el cual estableció objetivos para fortalecer la relación entre el transporte y el desarrollo urbano, mejorar la accesibilidad y priorizar el transporte público y no motorizado. El municipio identificó áreas de alto riesgo en los barrios de la ciudad, para rediseños de calles enfocados en mejorar la seguridad vial. Siete (7) zonas de alto riesgo recibieron transformaciones viales, recuperando un total de 25 000 m2 de espacio público para peatones, enfocándose en 116 intersecciones de alto riesgo, haciendo que los cruces peatonales sean más visibles y reduciendo el radio de los carriles de giro de los vehículos para reducir las velocidades. El número de choques disminuyó en un 39% entre 2013 y 2014 en los cruces que fueron rediseñados.

Por otro lado, Fortaleza, en Brasil, ha ganado el reconocimiento internacional por su estrategia de reducción de siniestros de tránsito. La ciudad ganó el Premio de Transporte Sostenible 2019 del Instituto de Políticas de Transporte y Desarrollo (ITDP) y el Premio Visión Cero 2020 para el Liderazgo Juvenil de la Fundación FIA. Estos premios reconocen los esfuerzos y logros de Fortaleza en la mejora de la seguridad vial. Entre 2010 y 2019, la ciudad logró una disminución de más del 50% de las muertes en la vía, pasando de una tasa de 14,9 muertes por 100 000 habitantes a 7,4, destacándose como una de las pocas ciudades del mundo que logró el objetivo de las Naciones Unidas de reducir a la mitad las muertes por siniestros de tránsito durante la Década de Acción para la seguridad vial. Las intervenciones más significativas se centraron en un paquete de modificaciones de infraestructura: Nuevos semáforos, pasos peatonales seguros, iluminación, carriles para bicicletas y carriles para autobuses y como complemento una reducción de 10 km / h en el límite de velocidad de 60 km/h a 50 km/h. Como resultado se presentó una mayor tasa de cumplimiento del límite de velocidad y la disminución de un 63% en atropellamientos.

*C5.1. Instrumentos técnicos para la gestión de la infraestructura vial no actualizados para que cumplan con los estándares de Seguridad Vial*

En el Perú se cuenta con diversos manuales relacionados con el diseño para carreteras, responsabilidad del MTC, los cuales son de obligatorio cumplimiento81 y han sido elaborados exclusivamente para el ámbito de carreteras. El Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial aprobado por D.S. N° 034-2008-MTC da los lineamientos relacionados con las distintas actividades que comprende la gestión, como son: la planificación, estudios, construcción, mantenimiento, auditorías, especificaciones y características de fabricación de elementos de señalización vial, debido a la amplitud de temas asociados y eminentemente técnicos, define la necesidad de desarrollar una serie de manuales; siendo los siguientes:

* + Manual de diseño geométrico de carreteras
  + Manual de diseño de puentes
  + Manual de estudios geológicos
  + Manual de estudios hidrológicos
  + Manual de ensayo de materiales
  + Manual de alumbrado vial
  + Manual de impacto ambiental
  + Manuales para caminos de bajo volumen de tránsito
  + Manuales de especificaciones técnicas para la construcción de carreteras y especificaciones técnicas especiales.
  + Manuales de mantenimiento vial (programas, Sistema de administración de mantenimiento de carreteras, procedimientos operativos para ingenieros, capataces y operarios)
  + Manual de auditorías de seguridad vial
  + Manual de dispositivos de control de tránsito para calles y carreteras
  + Manual de internalización de costos por estacionamiento

Para el caso de vías urbanas, la rectoría es compartida entre el MTC, el MVCS; ya que en la norma citada se indica que su alcance también incluye vías urbanas, estableciendo que, además, su gestión corresponde a los Gobiernos Locales82 a través de las Municipalidades Provinciales y Distritales según corresponda (por ejemplo, Lima y Callao tienen responsabilidades especiales establecidas por la Ley N° 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao cuyo artículo 3 establece a la ATU como competente para organizar, implementar y gestionar el Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao, que permita satisfacer las necesidades de traslado de los pobladores de las provincias de Lima y Callao de manera eficiente, sostenible, accesible, segura, ambientalmente limpia y de amplia cobertura; asimismo, las vías consideradas metropolitanas o provinciales pueden ser de carácter compartido y/o pueden ser delegadas en su administración a distritos locales). En ese sentido y considerando que las zonas urbanas son los espacios donde ocurren más del 80% de siniestros viales, y no existen instrumentos técnicos equivalentes u específicos, se tiene que, a la fecha, la implementación de las vías urbanas se realiza sin considerar criterios mínimos de diseño que tomen en cuenta aspectos de seguridad vial, aspectos específicos según la geografía o características locales, ni mucho menos que consideren a todos los usuarios viales, por lo que se aplican los mismos criterios técnicos usados para las carreteras en el ámbito urbano.

La norma señalada indica también que estos manuales deben ser, no solo desarrollados, sino actualizados acordes con las tecnologías en vialidad; lo cual es necesario, pero la redacción de todos los manuales refiere a tecnologías constructivas, y no de gestión de las interacciones de todos los usuarios en sus viajes (sean no motorizados o motorizados).

Por otro lado, la norma define la necesidad de desarrollar un manual de auditorías de seguridad vial; pero no establece criterios específicos de seguridad vial que debieran tratarse; en ese sentido, el MTC ha elaborado, como se ha indicado previamente, el Manual de Seguridad Vial (2017) que indica que su aplicación tiene relación directa y se complementa con los manuales descritos anteriormente; pero que no indica la

necesidad su adecuación y articulación con los manuales relacionados, y trata sus acciones como recomendaciones a considerar durante todo el proceso de la gestión de la infraestructura vial, sin que dichas recomendaciones a considerar tengan un carácter vinculante con el diseño y la implementación de elementos de seguridad vial en nuevos proyectos.

Dichos documentos, deben considerar no solo criterios técnicos de carácter constructivo, sino que también deben considerar que es importante solucionar los problemas viales es que los conductores al enfrentarse a situaciones inesperadas y difíciles de resolver como congestión vial, semáforos inoperativos, retrasos en su rutina, o colisiones, podrían resaltar algunos rasgos de su personalidad que influyan en los siniestros viales, como impulsividad, inestabilidad emocional, rebeldía, tendencia a competir, egocentrismo, inmadurez, inseguridad, tensión y ansiedad (De Olivera & Pinheiro, 2007) (Ponce, Bulnes, Aliaga, Delgado, & Solis , 2006).

En ese sentido, la inseguridad en la infraestructura vial tiene como causa indirecta la limitada evaluación de riesgos de la infraestructura de transporte, que tiene como consecuencia las fallas en su diseño, construcción y mantenimiento. Bosco Martí, Director Ejecutivo por México y República Dominicana ante el BID, estableció, en su presentación denominada “Seguridad Vial una mirada desde la Infraestructura y vehículos seguros” (BID, 2011), que para diseñar infraestructura acorde con la seguridad vial se bebían contemplar 5 principios:

1. Funcionalidad de las calles y carreteras
2. Homogeneidad de las masas/velocidad/dirección
3. Predictibilidad del curso de la carretera y el comportamiento de los usuarios por medio de un diseño vial reconocible
4. Conciencia del estado de la vía (usuario y administrador de la vía)
5. Carreteras que perdonan en caso de un error del usuario.

De acuerdo con lo anterior, en los países de América Latina el diseño de vías ha priorizado el uso del vehículo automotor de 2 y 4 ruedas y consecuentemente la velocidad por encima de las vidas. La OMS en el Desarrollo de metas mundiales de desempeño, realizado en el 201783 planteó la eliminación de las carreteras de alto riesgo y la clasificación de carreteras por estrellas, en la cual se evalúan los datos sobre los riesgos de siniestros asociados con el diseño de la infraestructura y las correspondientes velocidades de los vehículos. Para tal fin, en 80 países se ha puesto en marcha el Sistema Mundial de calificación mediante estrellas, gestionado por el Programa Internacional de Evaluación de Carreteras (iRAP), en este programa se identificó que los siniestros viales que conllevan a traumatismos graves y/o la muerte en carreteas de 1 y 2 estrellas, duplican a los de 3.4 y 5 estrellas (OMS, 2017).

En línea con lo anterior, contar con infraestructura vial que cuente con una consistencia del diseño geométrico, entendida como la racionalidad de las expectativas de los usuarios viales al movilizarse por una vía, es fundamental. La percepción del trazado y

83 OMS, Desarrollo de 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. Agosto 22 de 2017

el ambiente existente durante el desplazamiento inciden en la adopción de conductas riesgosas o maniobras arriesgadas por parte de dichos usuarios. La consistencia puede clasificarse analizarse según la hipótesis dominante: homogeneidad del trazado, diferencias de velocidad, carga mental y análisis agregado (Echaveguren, Altamira, Vargas, & Riveros, 2008).

*C5.2. Insuficiente evaluación de riesgos en la infraestructura vial*

En los puntos precedentes tratamos el vacío existente relacionado con que la infraestructura vial no cumple los estándares actuales para la seguridad vial (C5), y la falta de inclusión de criterios de seguridad vial en los instrumentos técnicos que definen su gestión (C5.1); sobre éste último punto, cabe señalar que el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial aprobado por D.S. N° 034-2008-MTC dentro de los lineamientos que indica para su gestión, incluye el desarrollo de un Manual de Auditorías de Seguridad Vial, y al respecto, señala que estas; en esencia: “son un estudio destinado a señalar y recomendar posibles aspectos de inseguridad respecto a los usuarios de las vías”.

El MTC elaboró el Manual de Seguridad vial, que representa un instrumento técnico normativo que establece lineamientos para mejorar las características de seguridad de la infraestructura vial y su entorno, que permitan la reducción de los índices de siniestros viales; y en el mismo se incorporan; por primera vez, una serie de principios y fundamentos relacionados con la seguridad vial: los siniestros como base del análisis, el rol del factor humano, los usuarios vulnerables, el tráfico calmado, y las interacciones sobre la infraestructura (sección vial, distancias de visibilidad, condiciones de los márgenes de las vías, los separadores centrales, la iluminación, las intersecciones, los puentes, túneles y otros). Así mismo, incluye una serie de herramientas técnicas para la gestión de la seguridad vial: los Planes de seguridad vial; el proceso y características de las Inspecciones (dirigido a vías en operación) y Auditorías (dirigido a vías en proyecto); estas últimas como instrumentos de evaluación de la seguridad vial y de los riesgos potenciales de siniestros en una carretera, de modo que se pueda establecer un diagnóstico, así como, proponer medidas para reducirlos.

También se establece cierto nivel de responsabilidad (Ente rector, funcionarios y contratistas, etc.); sin embargo, no se define obligatoriedad de cumplimiento o plazos, y considera los resultados de inspecciones y auditorías por igual como recomendaciones, las que luego de emitidas deben ser evaluadas por el responsable sobre la necesidad de acogerlas y ejecutarlas para el mejoramiento de los puntos o tramos en donde se hace alguna recomendación.

Al respecto, el mejoramiento y adaptación de la infraestructura vial (en proyecto o en operación) a los criterios de seguridad vigentes es fundamental para que las vías de tránsito sean más seguras. Considerando al usuario vial como el elemento más importante dentro del sistema vial, es posible mejorar la movilidad y reducir el riesgo de muerte y traumatismos causados por el tránsito. En este sentido, se hace necesaria la aplicación de herramientas de prevención que permitan identificar y corregir la deficiencia en los proyectos viales nuevos y existentes.

En Perú, el Manual de Seguridad Vial, aprobado mediante Resolución Directoral N° 05- 2017-MTC-14, representa un instrumento técnico normativo que establece lineamientos

para mejorar las características de seguridad de la infraestructura vial y su entorno que permitan la reducción de los índices de accidentes viales. Dentro de estos lineamientos, establece las Auditorías e Inspecciones de Seguridad Vial como instrumentos de evaluación de la seguridad y de los riesgos potenciales de accidentes en una carretera, de modo que se pueda establecer un diagnóstico, así como, proponer medidas para reducir la siniestralidad vial.

Respecto a las inspecciones del diseño, de acuerdo con la OPS, 23 países dependen de algún tipo de inspección de la seguridad vial para la construcción de las vías nuevas, mientras que 20 de ellos inspeccionan regularmente las redes de seguridad vial. (OPS, 2016). En el caso de Perú, no se tiene un registro sistematizado de la cantidad de Auditorías o Inspecciones o km de vías inspeccionadas en el país. Si bien, el Manual de Seguridad Vial que establece los parámetros para desarrollarlas se aprobó en el 2017, dichos estudios se han realizado desde años anteriores, sin tener claro si las vías evaluadas fueron mejoradas o no.

La inseguridad en la infraestructura vial tiene como causa indirecta la limitada evaluación de riesgos de la infraestructura, que tiene como consecuencia las fallas en el diseño y mantenimiento de la infraestructura de transporte, incluidos el diseño, construcción y mantenimiento de las vías. Es importante señalar que, la poca adecuación de la infraestructura vial existente a los nuevos parámetros dispuestos en el Manual de Seguridad Vial vigente, representan un riesgo potencial para los usuarios de las vías; así como la baja evaluación de riesgos.

En cuanto a las causas de los siniestros viales, en el año 2019, la mayoría se atribuye a la imprudencia del conductor (30%) y al exceso de velocidad (27%), las cuales se relacionan con factores humanos. El factor infraestructura registra un 2% de los siniestros viales causados por la vía o señalización en mal estado. Esta proporción es similar a lo que indica AASHTO en el *Highway Safety* Manual para siniestros viales relacionados únicamente al factor infraestructura (3%). Sin embargo, los siniestros viales suelen tener más de un factor contributivo, es así que el factor infraestructura puede estar presente en 34% de los siniestros (AASHTO, 2010), lo cual no suele ser advertido al momento de registrar las causas por la PNP (MTC, 2017).

De acuerdo con *World Road Association*, 2015, en evaluación a más de 250 000 km de vías de tránsito de 60 países evidenció que las deficiencias de diseño vial generan una carga mundial de traumatismos causados por los siniestros viales. Más del 50% de las vías examinadas no contaban con infraestructuras segura para peatones, ciclistas, motociclistas y ocupantes de vehículos. Como conclusión del estudio, desarrollar mejoras en el 10% de vías de mayor riesgo de cada país, apoyado en **auditorías e inspecciones de seguridad vial**, permiten la construcción de aceras, barreras de contención, ciclo-rutas y otros tipos de infraestructura que podría prevenir en torno a 3,6 millones de muertes y 40 millones de traumatismos graves.84.

Como evidencia del riesgo que supone una infraestructura insegura, no existe un registro oficial o inspecciones que aborden el estado de la infraestructura vial para ciclistas. A nivel de Lima Metropolitana, se asume que, de las ciclovías existentes, las que son segregadas son las que brindan un mayor nivel de seguridad para sus usuarios.

84 Road safety manual: a manual for practitioners and decision makers on implementing safe system infrastructure. París, World Road Association, 2015

Para el año 2019, las ciclovías que se reconoce están en buenas condiciones para el año 2019 son las ubicadas en las Av. Arequipa, Av. Salaverry, Av. Larco, Malecón Cisneros, Av. Dos de Mayo, Av. La Molina, Av. del Parque Norte, Av. San Borja Norte y Sur, Av. Libertadores. Esta situación se vuelve relevante, al considerar la existencia de bicicletas en este ámbito, que según la ENAHO precisa que el 15% de los hogares cuentan con una bicicleta; y que los distritos con mayor proporción de tenencia de estos vehículos son Santa Rosa (100%), Chaclacayo (52%) y Magdalena vieja (32%). Sin embargo, al igual que a nivel nacional, estos distritos no cuentan con un registro de infraestructura existente para este tipo de transporte.

## Gráfico 42. Porcentaje de hogares que disponen de una bicicleta, a nivel de Lima Metropolitana, 2019

SÍ NO

8%

13%

16%

23%

15%

92%

87%

84%

77%

85%

48%

85%

80%

84%

89%

100%

79%

83%

90%

90%

81%

89%

86%

86%

74%

68%

72%

86%

83%

79%

80%

94%

78%

80%

88%

89%

93%

79%

78%

76%

52%

15%

20%

16%

11%

Independencia 0%

Jesus María La Molina

21%

17%

10%

10%

19%

11%

14%

14%

26%

32%

28%

14%

17%

21%

20%

6%

22%

20%

12%

11%

7%

21%

22%

24%

100%

24%

16%

15%

7%

15%

76%

84%

85%

93%

85%

**Fuente:** Encuesta Nacional de Hogares 2019

Ancón

Ate Barranco

Breña Carabayllo Chaclacayo Chorrillos Cieneguilla

Comas El Agustino

La Victoria

Lima Lince

Los Olivos Lurigancho

Lurín Magdalena Del Mar Magdalena Vieja

Miraflores Pachacámac Pucusana Puente Piedra Punta Hermosa

Rímac San Borja San Isidro

San Juan De Lurigancho San Juan De Miraflores

San Luis San Martín De Porres

San Miguel Santa Anita Santa Rosa

Santiago De Surco

Surquillo Villa El Salvador

Villa María Del Triunfo

Total

**Elaboración:** Dirección de Seguridad Vial - MTC

El estado de la red vial es un componente importante que condiciona la seguridad vial. En el Perú, la red vial nacional es la que tiene mayor avance en la red vial pavimentada, alcanzando cerca del 80% de la red vial nacional pavimentada respecto de la red vial proyectada. En cuanto a la red vial departamental y vecinal, que se encuentran a cargo de los gobiernos regionales y locales, el porcentaje de red vial pavimentada respecto de la proyectada es mucho menor que en el caso nacional, alcanzando 13.2% en la red vial departamental y apenas 1.6% para la red vial vecinal. Es de resaltar que para este análisis no se puede establecer si las condiciones de diseño, construcción y mantenimiento son las más adecuada para la prevención y/o mitigación de los siniestros viales.

En el marco del PP 0138, se desarrollan inspecciones de seguridad vial en la red vial nacional, departamental y vecinal, cada una desarrollada según las funciones y competencias del nivel de gobierno correspondiente85.

En los últimos años, se han realizado inspecciones de seguridad vial en varios tramos de la red vial nacional, a cargo del MTC, pero con resultados no visibles, dado que las recomendaciones no se han ejecutado en su mayoría. Además, los plazos de desarrollo y aprobación de las inspecciones han resultado muy largos y sus costos se consideran elevados. En el caso de auditorías, estas no se han realizado en la mayor parte de proyectos viales, aun cuando su aplicación es más económica en etapas tempranas de los proyectos.

## Tabla 24. Porcentaje de kilómetros inspeccionados en seguridad vial en la red vial nacional 2012 - 2019

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **2012** | **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2019** |
| 0.83% | 1.18% | 4.46% | 4.15% | 4.34% | 0.20% |

**Nota:** Valores de los años 2017 y 2018 no registrados

**Fuente:** Resulta – MEF

**Elaboración:** Dirección de Seguridad Vial – MTC

La capacidad para realizar inspecciones en seguridad vial en la red vial nacional ha tenido resultados conservadores, entre los años 2013 y 2019, no se ha superado el 5% de la red vial nacional con inspecciones.

De igual manera sucede con otros mecanismos de evaluación de la seguridad vial en la infraestructura vial como los Estudios de Punto de Alta Siniestralidad o Puntos Negros. Si bien este tipo de estudios se han realizado en diferentes departamentos del país, no se ha logrado realizar de una manera sistemática y planificada a nivel nacional. Por ejemplo, en el 2015, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones realizó un estudio sobre la detección, priorización y caracterización de puntos negros en Arequipa, Chiclayo, Trujillo, Tacna, Callao y algunos distritos de Lima, sin embargo, no se tiene información trazable sobre la implementación de medidas adoptadas por los gobiernos competentes para reducir los factores de riesgo en las zonas identificadas como puntos negros.

La identificación de los puntos de alta siniestralidad en zonas urbanas suele tener como limitación el registro y geolocalización de los siniestros a cargo de la policía. Dado que la información es registrada y almacenada en partes policiales, se requiere revisar uno por uno cada documento para poder analizar la siniestralidad de una zona, lo cual implica una necesidad adicional de recursos y tiempo.

### C6. Deficiente preparación, respuesta y acompañamiento frente a siniestros de tránsito

85 Respecto a las inspecciones en seguridad vial realizadas en la red vial departamental y vecinal, no cuenta con información sistematizada.

Es de resaltar que existen 3 niveles de prevención de los siniestros viales, relacionados con la fase en que se aplica: Prevención primaria enfocada a que no se presente el siniestro; Prevención Secundaria dispuesta para mitigar el impacto a la salud en el momento y lugar del siniestro (primer respondiente), se extiende hasta la prestación de primeros auxilios y la Prevención terciaria que incluye las intervenciones quirúrgicas y la adecuada rehabilitación y reinserción social de los lesionados86.

La diferencia entre lesión leve y una discapacidad y entre la vida y la muerte en un siniestro vial es la prestación oportuna y profesional de la atención de emergencia. El fenómeno de la inseguridad vial deja millones de víctimas en el mundo, en este sentido, se hace relevante que la buena atención del trauma depende en gran medida del tiempo, por lo que los servicios prehospitalarios y hospitalarios deben contar con el personal, equipos y protocolos que apunten disminuir los impactos físicos y psicológicos de un siniestro vial.

Por otro lado, las consecuencias posteriores al siniestro vial generan impactos emocionales, psicológicos, físicos, jurídicos y económicos, que deben también ser atendidos de manera oportuna y profesional. La Secretaría de Movilidad de Bogotá en su programa de Orientación para Víctimas de Siniestros Viales (ORVI) establece que “Se reconoce como víctima a toda persona que haya sufrido daño o afectación como consecuencia directa de un siniestro vial”87 y para establecer la magnitud del daño vincula en su atención a la víctima directa, su cónyuge o compañero(a) permanente, sus familiares en primer y segundo grado de consanguinidad (hijos/hijas, padres/madres, hermanos/hermanas), y primero civil (hijos/hijas adoptivos/as) con el fin de ofrecer orientación social, jurídica y psicológica que mitigue, en primera mediada, la afectación a personas y también el impacto social y económico a la sociedad.

*C6.1. Deficiente sistema de seguros, información y orientación a usuarios viales*

Bajo el contexto de seguros vehiculares, el comportamiento de los usuarios puede ser determinado por el precio de los seguros, por lo que este factor representa un rol preventivo en la seguridad vial. Es necesario precisar que el precio de los seguros es resultado de diversas variables, como el riesgo asumido, la probabilidad de ocurrencia de un siniestro y la severidad de este. Un factor vinculado también es la información que tengan los usuarios de las vías sobre el acceso a coberturas de seguros vehiculares, con la que estos podrán ejercer sus derechos y hacer reclamos ante la ocurrencia de un siniestro vial. (Ponce de León, Cruz, & Gaviria Fajardo, 2018)

El sistema de seguros obligatorios para siniestros de tránsito tiene dos propósitos: El primero, relacionado con la obligatoriedad del seguro como una herramienta de política pública cuyo objetivo es hacer universal la cobertura de los derechos de segunda generación en las sociedades democráticas; y el segundo propósito, relacionado con las fallas de mercado en el sistema, específicamente sobre la asimetría de información, con lo que el seguro obligatorio constituye una herramienta para eliminar los costos sociales asociados a siniestros viales. (Varela, 2018)

86 E. Valdés y JC González, Dirección General de Tráfico de España 2011, “Comportamiento y primeros auxilios en caso de accidente de tráfico”

87 Tomado de [Orientación para víctimas de Siniestros Viales - ORVI | Secretaría Distrital de Movilidad](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/ORVI) [(movilidadbogota.gov.co)](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/ORVI) 03/03/2021

Para América Latina y el Caribe los seguros obligatorios tienen gran importancia en la medida en que buena parte de las coberturas otorgadas parten de la protección de gastos de salud. Esto implica que, ante la ocurrencia de una lesión por siniestro vial, las entidades de salud (pública o privada), podrán atender a los lesionados con la garantía de contar con el pago de sus servicios, sin necesidad de acudir a los recursos fiscales o depender de la disponibilidad presupuestaria del Estado. Esta situación alivia la carga fiscal para el Gobierno, permite fortalecer el sistema de salud y, lo más importante, garantiza la atención oportuna de la víctima del siniestro vial. (Ponce de León, Cruz, & Gaviria Fajardo, 2018).

En el Perú desde el año 2002, se aprobó el régimen del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que representa un mecanismo que se encuentra destinado a cubrir los costos de atención médica e indemnizaciones por incapacidad, invalidez o fallecimiento de víctimas de siniestros viales, atendiendo con ello, principalmente, a las familias que no se pueden permitir solventar los gastos derivados de estos eventos.

## Tabla 25. Coberturas de Seguros contra accidentes de tránsito

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Concepto** | | **Cobertura** |
| Gastos Médicos | Atención inmediata a la víctima | Hasta 5 UIT |
| Incapacidad temporal | Reparar el perjuicio por interrupción de labores | Hasta 1 UIT |
| Incapacidad Permanente | Reparar el perjuicio por interrupción de labores | Hasta 4 UIT |
| Fallecimiento | Efectos permanentes de los  accidentes | Hasta 4 UIT |
| Gastos de sepelio | Efectos permanentes de los  accidentes | Hasta 1 UIT |

**Elaboración:** Dirección de Seguridad Vial

Las prestadoras del SOAT, pueden ser compañías aseguradoras, autorizadas por la Superintendencia de banca seguros y AFP - SBS, y por las AFOCAT, que son Asociaciones de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito (AFOCAT), constituidas por asociaciones de transportistas88.

Al respecto es importante señalar que, a diferencia de las compañías de aseguradoras, que emiten un certificado SOAT, las AFOCAT, emiten el Certificado contra Accidentes de Tránsito (CAT), documento que garantiza la cobertura correspondiente, y solo es válido dentro del ámbito provincial o regional donde opera la AFOCAT.

88 De acuerdo con lo establecido en el numeral 30.1 del artículo 30 de la Ley N° 271818, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

## Tabla 26. Diferencias entre empresas aseguradoras y las AFOCAT

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Emisor del seguro** | **Ámbito de aplicación** | **Personas que pueden adquirirlo** | **Uso de vehículo** |
| Empresa aseguradora (sociedad anónima) | Nacional | Cualquier persona | Público y particular |
| AFOCAT (asociación civil) | Regional / provincial | Miembros asociados a la AFOCAT respectiva | Solo para unidades de transporte público urbano (buses, taxis,  mototaxis, etc.) |

**Fuente:** Balance del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito: Propuestas para una atención adecuada a las víctimas (Defensoría del Pueblo, 2012)

La ejecución de los seguros obligatorios contra accidentes de tránsito debería cumplir con las siguientes características:

## Incondicional

Los pagos de los gastos e indemnizaciones de dicho seguro se realizarán sin investigación ni pronunciamiento previo de autoridad alguna

## Inmediata

Basta la sola demostración del accidente y de las consecuencias de muerte o lesiones que éste originó a la víctima

## Cobertura ilimitada en razón al número de siniestros

Los montos de las coberturas no se dividen por la cantidad de las víctimas, sino que cada víctima es cubierta de manera independiente por cada cobertura.

## Efectividad durante su vigencia

El SOAT cubre todos los siniestros en que se vea involucrado el vehículo durante el periodo de vigencia (1 año)

## Insustituible

No puede ser sustituido por otro seguro, por lo que debe ser contratado independientemente de contar con otro tipo de seguro.

Considerando estas características, entre los años 2008 y 2012 la (Defensoría del Pueblo, 2012) recibió un total de 149 quejas fundadas contra las compañías aseguradoras (83% de las quejas) y las AFOCAT (17% de las quejas), siendo las principales quejas impuestas las siguientes:

## Principales quejas contra las compañías de seguro

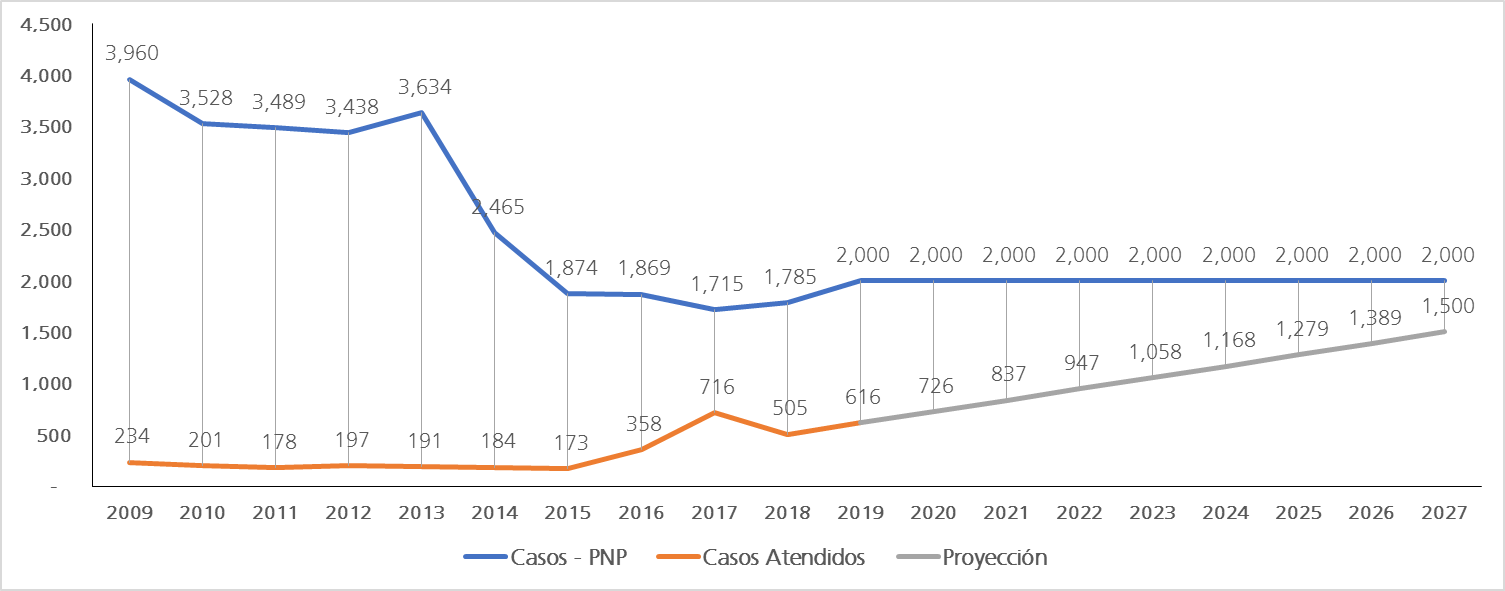
* Dilación del pago de beneficios a las víctimas y/o sus familiares por más de 10 días.
* Demora en la atención de pago por incapacidad temporal incluso luego de emitida la opinión del Instituto Nacional de Rehabilitación – INR

## Principales quejas contra las AFOCAT

* Dilación del pago de beneficios a las víctimas y/o sus familiares por más de 10 días.
* Negativa a cubrir los costos de adquisición de instrumental médico para operar a víctimas de los siniestros viales
* Negativa al pago de rehabilitación aduciendo que la víctima es la causante del accidente
* Solicitud de documentos que no constituyen requisitos establecidos en la norma, tales como exámenes de alcoholemia de los conductores, asientos registrales de la declaratoria de herederos, entre otros
* Negativa iniciación por capacidad temporal por la totalidad de días señalados en el certificado médico, sin realizar el cuestionamiento ante el INR
* Negativa a recibir la solicitud de pago de indemnización por incapacidad temporal
* Negativa a emitir una carta de garantía a efectos de cubrir los costos de la intervención quirúrgica de la víctima beneficiaria del seguro, estableciendo como condición que sea trasladada a una clínica privada

Al respecto, es importante resaltar que el SOAT no siempre llega a brindar atención a las víctimas de siniestros viales, notándose una mayor atención cuando los siniestros tienen consecuencias fatales, con una atención del 57% de casos ocurridos en el 2019; sin embargo, ante la ocurrencia de siniestros no fatales, la atención es menor, tal como se ocurrió en el año 2019, en el que se atendieron sólo a al 31% de los casos. De mantenerse esta tendencia, hacia el año 2027, los siniestros fatales atendidos por el SOAT, sólo se atenderá el 90% de siniestros fatales, y el 75% de siniestros no fatales.

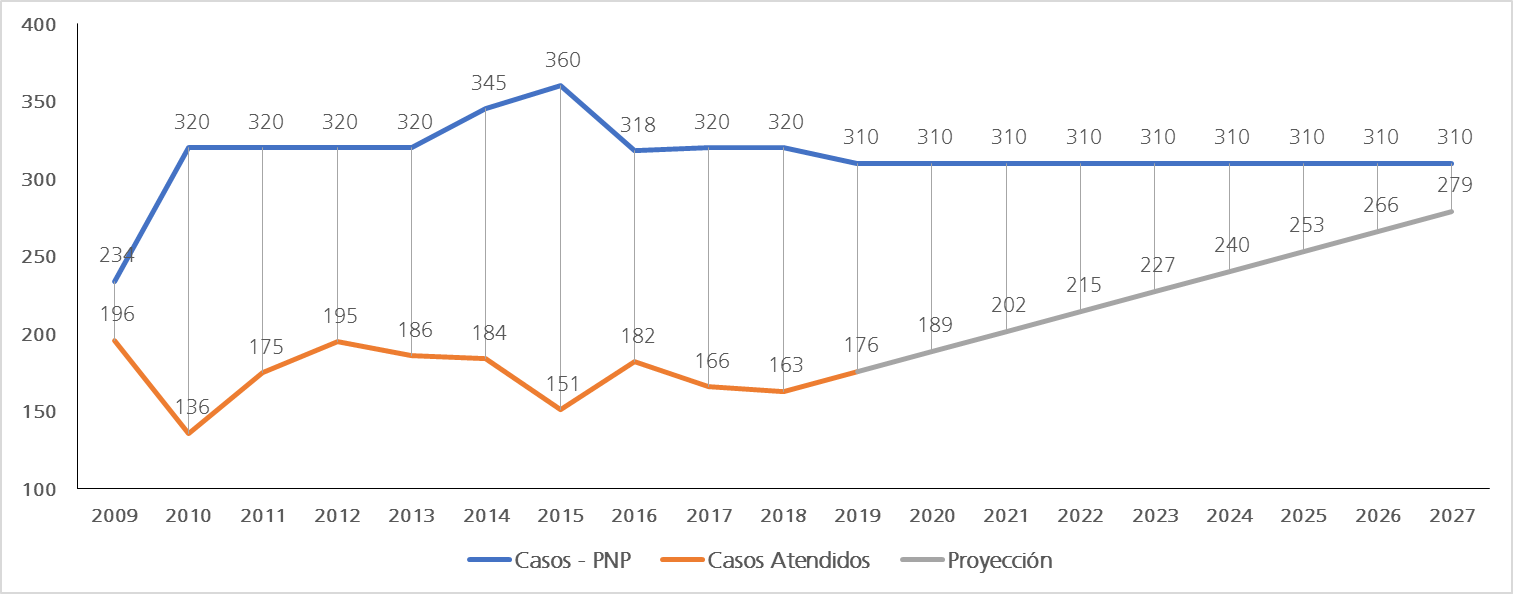
## Gráfico 43. Brecha de atención de siniestros no fatales



**Fuente:** Información Policía Nacional de Perú histórica al 2019

**Elaboración:** Dirección de Seguridad Vial – MTC

## Gráfico 44. Brecha de atención de siniestros fatales



**Fuente:** Información Policía Nacional de Perú histórica al 2019

**Elaboración:** Dirección de Seguridad Vial – MTC

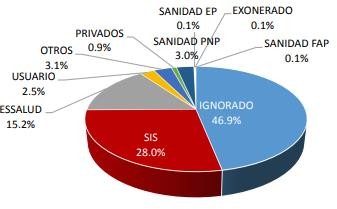
Por otro lado, como parte de la creación del del SOAT, se crea el Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, con la finalidad de Amparar a las víctimas de accidentes de tránsito ocasionados por vehículos que no hayan sido identificados y que se hayan dado a la fuga en el momento del accidente, únicamente mediante las coberturas que corresponden a gastos médicos y gastos de sepelio, hasta por los importes de cobertura correspondiente al SOAT o CAT. Este fondo es financiado por los aportes de las empresas aseguradoras, los aportes de las AFOCAT, las multas por infracciones a falta de SOAT, donaciones y aportes realizados al gobierno central.

Sin embargo, este fondo solo cubre gastos médicos y de sepelio, pero no cubre gastos por incapacidad temporal y permanente, ni indemnización por fallecimiento, que como se describió en las primeras secciones del presente documento, representan un importante impacto en términos económicos para las víctimas de siniestros viales y sus familias.

Lo antes descrito pone en evidencia la debilidad del sistema de seguros para cumplir con los fines para los cuales fue creado el sistema.

Finalmente, de acuerdo con lo registrado en el SINADEF, al 31 de julio del 2020, respecto al total de fallecidos en siniestros viales, 28.0% eran asegurados SIS; 15.2% asegurados ESSALUD; 9.9% otros tipos de seguro; y, un 46.9% se ignora el tipo de seguro al que pertenecía la persona.

## Gráfico 45. Fallecidos por siniestros de tránsito, según seguro de salud. 2020



**Fuente:** Ministerio de Salud del Perú. Sistema Nacional de Defunciones - SINADEF

**Elaboración:** Dirección de Seguridad Vial – MTC

Sobre este valor, se resalta que desconocer nivel tipo aseguramiento de casi el 50% de la población que ha fallecido a causa de siniestros viales, define un vacío de información importante que requiere ser acompañado dentro del sistema de información unificado, que facilite la atención de las víctimas de siniestros viales.

*C6.2. Limitado sistema de respuesta, y atención prehospitalaria y hospitalaria*

En cuanto la respuesta de los servicios de emergencia es clave para reducir el impacto de las lesiones. Por este motivo, el personal de primeros auxilios y los centros de trauma deberán coordinarse como parte de la estrategia de seguridad vial (WRI - Ross Center, 2018).

Los países de bajos y medianos ingresos, como es el caso de Perú, suelen destinar importantes recursos económicos al cuidado y rehabilitación de heridos por siniestros viales, atenciones que en gran medida son cubiertas por el Estado en servicios de salud públicos, con los consiguientes costos sociales para toda la sociedad. Razón por la que es urgente incrementar los esfuerzos para reforzar la seguridad vial, como dimensión fundamental dentro del transporte sostenible de las ciudades y zonas rurales (CEPAL, 2012)

Algunos hechos que sustentan esta causa indirecta son los siguientes (WRI - Ross Center, 2018):

* + En los países de bajo y medio ingreso ocurren más muertes fuera del hospital por motivo de siniestros viales, que en los países de alto ingreso. Esto es porque tienen servicios de emergencia menos efectivos (Nielsen et al., 2012).
  + Los expertos en trauma consideran que el tiempo de respuesta es crítico para reducir el riesgo de muerte o de lesiones graves (Bigdeli, Zavareh y Mohammadi, 2010; Carr, Caplan, Pryor y Branas, 2006). Las demoras durante la primera hora pueden reducir la probabilidad de que la persona se salve y que se recupere completamente, sin dejar de lado la importancia de que el

tratamiento y los equipos sean los apropiados (Bernard et al., 2010). Los primeros 20 a 25 minutos después del siniestro son esenciales para reducir la probabilidad de muerte (Sánchez-Mangas, García-Ferrer, De Juan y Arroyo, 2010).

* + En Estados Unidos, la creación y organización de unidades de traumatología de emergencia redujeron el número de muertes entre pasajeros de automóviles envueltos en siniestros en 8% (Nathens, Jurkovich, Cummings, Rivara y Maier, 2000).
  + Se considera que la coordinación de los servicios de emergencia en Ciudad de México en el 2002 fue uno de los factores que condujo a una disminución del 17,5% de las muertes en siniestros viales entre 1994 y 1997 y entre 2004 y 2007 (Hijar, Rodríguez-Hernández y Campuzano-Rincón, 2011).

De acuerdo con el MINSA, existen 3 niveles de atención en la red hospitalaria del Perú:

**Primer nivel de atención:** Brindan atención ambulatoria y realizan acciones de prevención y promoción de la salud, diagnóstico temprano del daño, demanda espontánea de morbilidad percibida y demanda oculta de población en condiciones de mayor vulnerabilidad social.

* Categoría I-1. Puesto de salud, posta de salud o consultorio con profesionales de salud no médicos.
* Categoría I-2. Puesto de salud o posta de salud (con médico). Además de los consultorios médicos (con médicos con o sin especialidad). (2.865
* Categoría I-3. Corresponde a los centros de salud, centros médicos, centros médicos especializados y policlínicos.
* Categoría I-4. Agrupan los centros de salud y los centros médicos con camas de internamiento.

**Segundo nivel de atención:** Se trata de instituciones de salud, con internación en servicios básicos: Clínica Médica, Pediatría, Cirugía General, Guardia y Maternidad. Cuenta con infraestructura para exámenes complementarios y diagnósticos básicos. A su vez incluye atención ambulatoria de especialidades para problemas de salud más específicos como: neurología, traumatología, cardiología, etc.

* Categoría II-1. El conjunto de hospitales y clínicas de atención general.
* Categoría II-2. Corresponde a los hospitales y clínicas con mayor especialización.
* Categoría II-E. Agrupan a los hospitales y clínicas dedicados a la atención especializada.

**Tercer nivel de atención:** Instituciones de salud equipadas con alta complejidad para la atención de problemas de salud. Cuentan con salas de internación, cirugía, clínica médica, especialidades quirúrgicas específicas; (traumatología, neurocirugía, cirugía cardiovascular, y otras) infraestructura para la realización de estudios complementarios más complejos; unidad de terapia intensiva y unidades coronarias.

* Categoría III-1. Agrupan los hospitales y clínicas de atención general con mayores unidades productoras de servicios de salud.
* Categoría III-E. Agrupan los hospitales y clínicas de atención general con mayores unidades productoras de servicios de salud y servicios en general.
* Categoría III-2. Corresponden a los institutos especializados.

## Tabla 27. Establecimientos de Salud del Sector Salud por tipo y región, 2016 - 2019

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Departamento** | **Hospitales** | | | | **Centros de salud** | | | | **Puestos de salud** | | | | **Instituto de Salud Especializado** | | | |
| **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2 016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** |
| **Total** | **606** | **599** | **594** | **604** | **2 296** | **2 320** | **2 411** | **2 550** | **8 002** | **8 140** | **8 349** | **8 710** | **18** | **18** | **17** | **18** |
| **Amazonas** | 12 | 10 | 8 | 7 | 79 | 79 | 88 | 91 | 414 | 407 | 404 | 411 | - | - | - | - |
| **Áncash** | 25 | 24 | 23 | 22 | 95 | 97 | 100 | 105 | 337 | 396 | 395 | 398 | - | - | - | - |
| **Apurímac** | 9 | 9 | 8 | 8 | 73 | 75 | 75 | 78 | 754 | 346 | 354 | 358 | - | - | - | - |
| **Arequipa** | 21 | 24 | 24 | 26 | 89 | 91 | 95 | 98 | 131 | 331 | 336 | 356 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| **Ayacucho** | 12 | 12 | 11 | 11 | 66 | 66 | 70 | 78 | 264 | 339 | 340 | 359 | - | - | - | - |
| **Cajamarca** | 25 | 24 | 25 | 24 | 159 | 165 | 174 | 180 | 364 | 757 | 773 | 785 | - | - | - | - |
| **Callao** | 11 | 10 | 10 | 10 | 33 | 25 | 20 | 19 | 263 | 134 | 145 | 145 | - | - | - | - |
| **Cusco** | 19 | 20 | 20 | 22 | 124 | 137 | 154 | 174 | 165 | 267 | 283 | 290 | - | - | - | - |
| **Huancavelica** | 4 | 5 | 5 | 5 | 70 | 70 | 72 | 73 | 488 | 367 | 368 | 367 | - | - | - | - |
| **Huánuco** | 7 | 8 | 9 | 9 | 72 | 72 | 74 | 76 | 291 | 267 | 273 | 290 | - | - | - | - |
| **Ica** | 24 | 24 | 25 | 25 | 51 | 50 | 47 | 43 | 183 | 165 | 171 | 183 | - | - | - | - |
| **Junín** | 26 | 26 | 28 | 29 | 118 | 119 | 121 | 130 | 1 059 | 486 | 492 | 504 | - | - | - | 1 |
| **La Libertad** | 53 | 53 | 52 | 50 | 115 | 125 | 141 | 146 | 765 | 299 | 299 | 301 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| **Lambayeque** | 26 | 25 | 24 | 26 | 120 | 117 | 108 | 105 | 294 | 182 | 189 | 196 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| **Lima** | 203 | 204 | 206 | 213 | 394 | 401 | 407 | 416 | 376 | 1 120 | 1 192 | 1 347 | 12 | 12 | 11 | 11 |
| **Loreto** | 17 | 14 | 14 | 12 | 100 | 103 | 115 | 131 | 246 | 380 | 410 | 434 | - | - | - | - |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Departamento** | **Hospitales** | | | | **Centros de salud** | | | | **Puestos de salud** | | | | **Instituto de Salud Especializado** | | | |
| **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2 016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** |
| **Madre de Dios** | 4 | 3 | 3 | 2 | 12 | 11 | 8 | 8 | 415 | 97 | 98 | 101 | - | - | - | - |
| **Moquegua** | 6 | 6 | 6 | 6 | 31 | 24 | 26 | 31 | 391 | 67 | 66 | 70 | - | - | - | - |
| **Pasco** | 7 | 7 | 6 | 7 | 29 | 31 | 33 | 40 | 327 | 247 | 247 | 252 | - | - | - | - |
| **Piura** | 31 | 32 | 31 | 30 | 141 | 141 | 155 | 171 | 80 | 430 | 443 | 461 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| **Puno** | 27 | 27 | 25 | 31 | 152 | 151 | 157 | 174 | 40 | 407 | 410 | 424 | - | - | - | - |
| **San Martín** | 18 | 17 | 17 | 15 | 86 | 86 | 86 | 90 | 201 | 325 | 330 | 337 | - | - | - | - |
| **Tacna** | 5 | 6 | 6 | 5 | 30 | 25 | 26 | 29 | 30 | 84 | 88 | 95 | - | - | - | - |
| **Tumbes** | 6 | 5 | 5 | 5 | 20 | 20 | 21 | 23 | 20 | 40 | 40 | 41 | - | - | - | - |
| **Ucayali** | 8 | 4 | 3 | 4 | 37 | 39 | 38 | 41 | 37 | 200 | 203 | 205 | - | - | - | - |

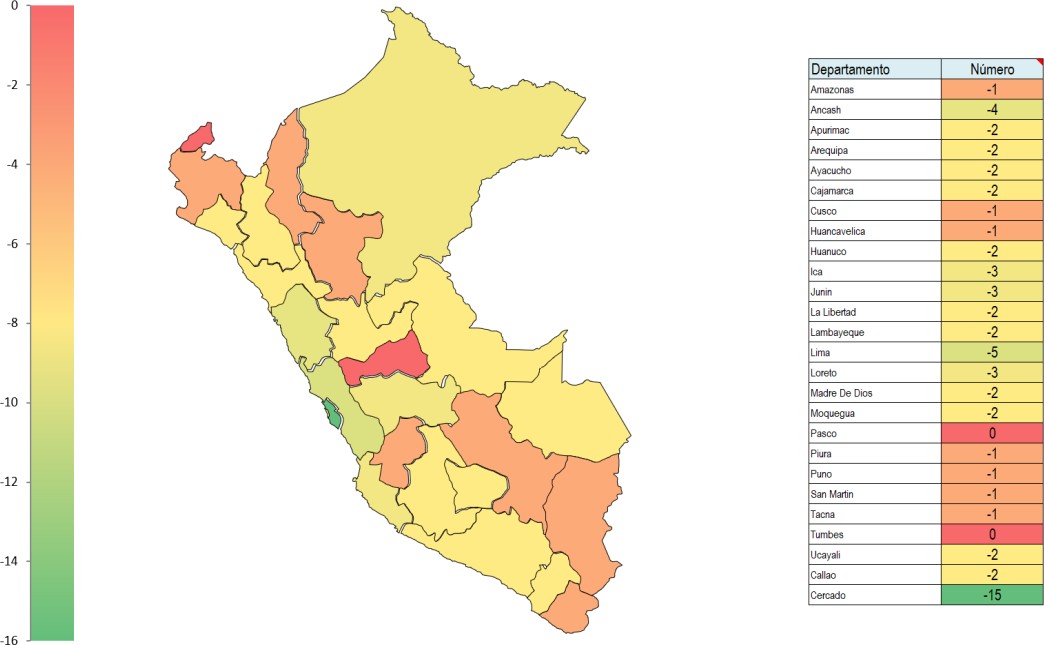
**Fuente**: INEI - Superintendencia Nacional de Salud- Intendencia de Investigación y Desarrollo

En un análisis realizado por la fundación MAPFRE con los datos suministrados por la Dirección General de Tráfico (DGT), se identifica que en fallecidos hospitalizados y supervivientes hospitalizados las principales lesiones causadas por un incidente de tránsito se encuentran: lesión en el torso (37,8%), lesión cerebral (21,2%); lesión en cabeza, cuello y cara (9,6%); lesión en extremidades superiores (8,2%); extremidades inferiores (7,9%); lesión en la columna vertebral (6,8%); y médula espinal (0,9%). 89

De acuerdo con lo anterior, se puede establecer que la carga por atención a lesionados por siniestros viales en el sistema de salud del Perú estaría en los niveles II-E y los del tercer nivel, que según RENAES en informe de 14 de marzo de 2013 son el 0.8% del total de los establecimientos de salud del país, lo que nos indica que tan solo 95 instituciones tendrían la capacidad para atender 63.953 lesionados (Dato 2019), reflejándose así un limitado sistema de salud para el tamaño de la problemática presentada.

Respecto de la atención hospitalaria, es importante resaltar que, a la fecha, existen pocos hospitales fuera de Lima, con convenios para atención mediante el Fondo SOAT, lo que dificulta la atención de víctimas de siniestros viales, por lo que es necesario intensificar la presencia de estos convenios en los distintos departamentos, en particular en Pasco y Tumbes.

## Gráfico 46. Hospitales nacionales que cuentan con convenio con el Fondo SOAT



**Fuente:** Dirección de Políticas y Normas en Transporte - MTC

Esta situación se ve agravada además con la poca disponibilidad de médicos especialistas preparados para la atención de víctimas de siniestros viales a nivel nacional.

89 Tomado de [https://www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridad-](https://www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridad-empresas/actualidad/noticias/lesiones-mas-frecuentes-accidentes-de-trafico.jsp) [empresas/actualidad/noticias/lesiones-mas-frecuentes-accidentes-de-trafico.jsp](https://www.seguridadvialenlaempresa.com/seguridad-empresas/actualidad/noticias/lesiones-mas-frecuentes-accidentes-de-trafico.jsp) el 11 de abril de 2021

Otro aspecto importante a considerar es que en Lima, el promedio de días cama utilizado por los heridos de siniestros de tránsito fue de 12 días con un máximo de 288 días y un mínimo de un día. (CEPAL, 2012). En el caso peruano, los costos directos de los siniestros de tránsito en el Hospital Nacional Cayetano Heredia entre junio del 2000 y mayo del 2001, fue de casi 500.000 dólares por conceptos de atención de emergencia, exámenes de laboratorio e imágenes, procedimientos médicos y quirúrgicos, medicamentos y estadía hospitalaria, además de costos de rehabilitación para los pacientes que lo requieran. El desglose del costo muestra que en general los mayores costos correspondieron en este caso a costos de hospitalización con un 43%, seguido de los procedimientos médico-quirúrgicos con un 18%, los exámenes de laboratorio e imágenes aportaron un 16%, la atención de emergencia un 11%, honorarios médicos un 5%, rehabilitación 4% y medicamentos 3%. En los casos de los pacientes que sólo recibieron atención de urgencia, el 40% del costo correspondió a exámenes de laboratorio e imágenes. El costo promedio de la lesión grave fue de 1.964 dólares (Bambarem Alatrista, 2004)

De la misma manera, Otro estudio sobre el costo económico de los siniestros de tránsito, es el realizado para el Hospital Regional de Tumbes, en el que se concluye que el costo directo mínimo fue de S/. 15,98, mientras que el costo máximo directo fue de S/. 7594,25 con un rango de S/. 7594,25. Los costos indirectos oscilaron entre S/. 6,67 (para el mínimo) a S/. 1610.00 (para el máximo). El costo económico total fue de S/. 25,98 para el mínimo y S/. 9220,23 para el más elevado, siendo el costo más elevado el asociado a los pacientes que tuvieron un mayor tiempo de hospitalización y en los pacientes que recibieron procedimientos quirúrgicos. (Rodríguez del Campo, 2016).

Es necesario resaltar que, existe marco legal para implementar protocolos de atención a víctimas de siniestros viales, que a la fecha no se han desarrollado; como es el caso del Ministerio de Salud, que de acuerdo con la Ley N° 26842, Ley General de Salud, se encarga de brindar de manera exclusiva los lineamientos y/o protocolos para la atención de víctimas de accidentes de tránsito; y del Ministerio de Trabajo, que en coordinación con ESSALUD, su órgano adscrito, deberá transferir la información de víctimas por accidentes de tránsito que contemple el registro sanitario de víctimas, o el que haga sus veces implementado por el Ministerio de Salud, al ONSV en el marco de los términos que disponga el Protocolo Nacional de Gestión y Monitoreo de Información ante Accidentes de Tránsito.

*C6.3. Insuficiente acompañamiento posterior de víctimas de siniestros de tránsito*

La Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Violencia Vial (FICVI), en alianza con la Corporación Andina de Fomento – CAF y la fundación MAPFRE diseñaron el protocolo de actuación para las Unidades de Atención a Víctimas de Siniestros de Tránsito, en la cual resaltan la situación de indefensión en la que se encuentran las víctimas de los siniestros viales en Iberoamérica y la respuesta y acompañamiento que los estados de la región deben ofrecer, más allá, de una atención oportuna y profesional a la emergencia. Por lo que promueven la creación de estas Unidades en los países miembros, para ofrecer apoyo e información a las víctimas y familiares una vez ocurrido el siniestro de tránsito90. En este sentido afirman la importancia de implementar estrategias estructuradas y profesionales en materia de apoyo emocional y conocimiento hacia su problema mediante atención psicosocial y orientación jurídica gratuitas.

De acuerdo con lo anterior y sustentado en la Carta Iberoamericana de Derechos de las Víctimas (Argentina, abril de 2012), las personas víctimas de un siniestro vial y sus familiares tienen derecho a la información, a la asistencia y acceso a los servicios de apoyo y derecho a la asociación. En este sentido, el país debe reconocer estos derechos y brindar las condiciones normativas y de política pública para que se cumplan sus preceptos.

Según el Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito (OMS, 2004), en muchos países de ingresos bajos y medios no se realizan esfuerzos sistemáticos de recopilación de datos sobre el tránsito, por lo que a menudo se notifica un número de defunciones y lesiones graves inferior al real. El sector de la salud tiene la importante responsabilidad de velar por que se establezcan los sistemas de datos necesarios y que los principales problemas relacionados con los traumatismos, así como la eficacia de las intervenciones, se difundan a un público más amplio.

En el Perú, actualmente no existe un protocolo de atención posterior a víctimas de siniestros viales y sus familiares; sin embargo, con la aprobación del Decreto Legislativo N° 1216**,** Decreto Legislativo que fortalece la seguridad ciudadana en materia de tránsito y transporte, que tiene por objeto fortalecer la operatividad de la Policía Nacional del Perú para fiscalizar, supervisar y controlar los vehículos en materia de tránsito y transporte de personas y mercancías, en todo el territorio de la República.

Asimismo, el citado Decreto Legislativo establece el fortalecimiento de la fiscalización del tránsito terrestre y la creación del Registro de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional del Perú, así como del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, el cual involucran la participación de los diferentes sectores y organismos del Estado, ya que tendrá como base de datos primaria al Registro de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional del Perú, al Registro Sanitario de Víctimas de Accidentes de Tránsito del Ministerio de Salud, y al Registro Forense de Víctimas de Accidentes de Tránsito del Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses del Ministerio Público; además, articula

todas las bases de datos secundarias, de las diversas instituciones públicas y privadas, Gobiernos Regionales y Gobiernos Locales, en materia de seguridad vial91.

Con la aprobación del Decreto Legislativo señalado, resulta necesario implementar el Protocolo Nacional de Gestión y Monitoreo de información ante accidentes de tránsito con la finalidad de establecer el proceso de gestión de la información generada en los Registros de Accidentes de Tránsito Policial (REATPOL), Registro Sanitario de Víctimas de Accidentes de Tránsito o el que haga sus veces, Registro Forense de Accidentes de Tránsito y otros registros conexos generados por entidades públicas y privadas a nivel nacional, vinculados a la ocurrencia de un accidente de tránsito y así poder abordar el problema público señalado en la presente política.

## Temporalidad y esfuerzos previos

La gestión de la seguridad vial en el país tiene como antecedente varios esfuerzos organizacionales y de política pública.

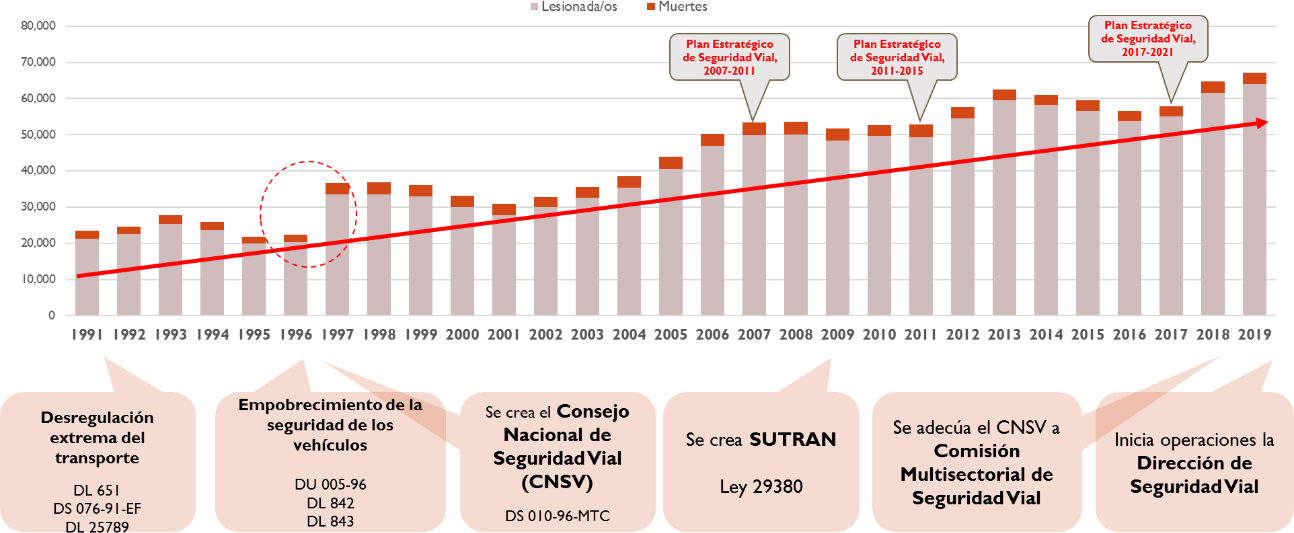
Desde el lado organizacional resalta la creación del Consejo Nacional de Seguridad Vial

– CNSV, mediante Decreto Supremo N° 010-96-MTC, como ente encargado de promover y coordinar las acciones vinculadas a la seguridad vial en el Perú, dentro del Pliego del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Dentro de sus competencias se encontraba la de proponer planes, metas y objetivos en seguridad vial, formular políticas de prevención de siniestros y coordinar la ejecución de planes de acción a corto, mediano y largo plazo; así como evaluar y proponer normas legales que conlleven al mejoramiento de la seguridad vial, y al cumplimiento de estas. A partir del 2018, este colegiado se ha adecuado a la forma de Comisión Multisectorial de Seguridad Vial, cuya secretaría técnica la ejerce la Dirección de Seguridad Vial del MTC.

Asimismo, se resalta la creación de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías; cuya labor de fiscalización debería orientarse a la mejora de la seguridad vial, cuya labor de fiscalización se orienta a las condiciones de operación y prestación de servicios de transporte, dentro de los que se incluye la fiscalización de la velocidad máxima permitida.

Los principales hechos organizaciones y de regulación se muestra en el Gráfico 47, así como también los 3 principales esfuerzos de política pública (Plan Estratégico de Seguridad Vial, 2007-2011; Plan Estratégico de Seguridad Vial, 2011-2015 y Plan Estratégico de Seguridad Vial 2017-2021).

## Gráfico 47. Muertes y lesiones de siniestros de tránsito, 1991 - 2019



**Fuente:** Policía Nacional del Perú / DIRTIC - DIVEST

**Elaboración:** Dirección de Seguridad Vial – MTC

Actualmente está vigente el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial - PENSV 2017

* 2021, aprobado mediante Decreto Supremo Nº 019-2017-MTC, como instrumento que constituye 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.

El PENSV 2017-2021 tiene por objetivo estratégico “Reducir las consecuencias que generan los siniestros de tránsito sobre las vidas humanas”, que refleja el impacto que se busca alcanzar mediante la implementación de este instrumento. De manera complementaria, se identifican cinco acciones estratégicas, que constituyen los resultados que en conjunto debieran alcanzarse en el mediano plazo para consolidar el impacto establecido mediante el objetivo estratégico. Las acciones estratégicas consideradas son: *AE1. Mejorar la Gobernanza del Sistema de Seguridad Vial, AE2. Mejorar las Condiciones de Seguridad de la Infraestructura Vial, AE3. Mejorar las Condiciones de la Seguridad Vial de los Vehículos, AE4. Fortalecer la Ciudadanía en Seguridad Vial y AE5. Mejorar la Respuesta de Atención de Emergencia de Víctimas de Accidentes de Tránsito.*

Los resultados de la implementación del PENSV 2017-2021, establecidos en su objetivo estratégico fueron medidos a través de la “Tasa de fallecidos en accidentes de tránsito por cada 100 mil hab.” y la “Tasa de lesionados o heridos en accidentes de tránsito por cada 100 mil hab.”, cuyo resultado esperado era que muestren un comportamiento descendiente durante el periodo del plan. Sin embargo, los resultados en ambos indicadores no fueron los esperados:

* + El primer indicador **“Tasa de fallecidos en accidentes de tránsito por cada 100 mil hab.”**, tuvo un comportamiento anual como sigue: el año 2017 se tuvo un avance de 89.89%, el 2018 fue de 79.21% y el 2019 fue 72.92%; en los tres periodos evaluados no se logró la meta programada, y la tasa muestra una tendencia creciente, contra las metas establecidas en el plan.
  + El segundo indicador **“Tasa de lesionados o heridos en accidentes de tránsito por cada 100 mil hab.”,** tuvo un comportamiento anual como sigue: el año 2017 se tuvo un avance de 91.49%, el 2018 fue de 76.84% y el 2019 fue 69.61% en los tres años evaluados no se logró la meta programada, muy por el contrario, la tendencia creciente es un rasgo de la ineficacia de las intervenciones.

La estrategia identificada en el PENSV 2017-2021, se desarrolló a a partir del abordaje de los factores del sistema vial, sin embargo, el nivel de implementación deficiente de este plan fue resultado del reducido nivel de articulación entre los actores participantes de esta estrategia.

A continuación, se presentan los principales problemas que tuvo la implementación del plan, por cada factor abordado.

## Tabla 28. Factores del sistema vial y problemas identificados en su implementación

|  |  |
| --- | --- |
| **Factor** | **Problemática identificada en la implementación del PENSV**  **2017 - 2021** |
| Infraestructura vial insegura | No existe una práctica común en gestión de seguridad vial en infraestructura, porque no se ha establecido como política general para todo nivel de gobierno dichas acciones. |
| Parque vehicular inseguro | En el PENSV, no se ha podido implementar toda vez que sus planteamientos dispersos no han podido trasladarse a instrumentos de gestión de los sectores competentes por su incapacidad como política nacional. |
| Gobernanza deficiente | En el PENSV solo considera la emisión de normas, cuando la gestión demanda liderazgo, coordinación y cooperación multisectorial, gestión de información, fiscalización y acciones de cumplimiento de normas, entre otros. |
| Fiscalización limitada | No está considerado en el PENSV, factor que debe mejorarse en su proceso de actualización como Política Nacional. |
| Velocidades inseguras | Sin embargo, no está considerado en el PENSV, propio de un enfoque tradicional lo que se agrava que ha sido limitada la coordinación multisectorial con la Policía Nacional del Perú, por ejemplo. |
| Comportamientos inseguros de usuarios | El PENSV, pero la limitada coordinación multisectorial y la no obligatoriedad como instrumento de gestión que involucre a otros sectores competentes no ha logrado reiniciar el Programa de Educación Vial junto a MINEDU y otros sectores. |

|  |  |
| --- | --- |
| **Factor** | **Problemática identificada en la implementación del PENSV**  **2017 - 2021** |
| Deficiente sistema de respuesta | El tema está considerado en el PENSV, pero la limitada coordinación multisectorial y la no obligatoriedad como instrumento de gestión que involucre a otros sectores competentes ha impedido generar un Protocolo de Atención, por ejemplo. |

En resumen, los factores que dificultaron el cumplimiento de las metas fueron los siguientes:

* + Debilitada institucionalidad de la Seguridad Vial del Perú, en los espacios nacional, regional y local como resultado de un Consejo Nacional de Seguridad Vial que en 20 años no logró establecer la coordinación institucional necesaria, y la ausencia de política pública en el marco de lo que establece CEPLAN
  + La ausencia de información suficiente y de calidad, que ha generado un pésimo nivel de identificación de causalidad y ubicación de siniestros de tránsito, y ausencia de seguimiento del estado de involucrados.
  + Débil capacidad de gestión de los gobiernos regionales y locales para la elaboración de sus instrumentos de gestión, como son los Planes Regionales de Seguridad Vial, ante ausencia de lineamientos nacionales en el marco del sistema de planeamiento estratégico del país.
  + Limitados recursos humanos, logísticos y financieros destinados a la seguridad vial a todo nivel de gobierno; esta situación debilita la aplicación y ejecución de acciones necesarias y urgentes para el mejoramiento de la atención, prevención y respuesta a los niveles de accidentalidad en los territorios.
  + Reducida implementación de acciones vinculadas al cumplimiento de los productos y actividades de los Programas Presupuestales 138 y 148, como el caso del desarrollo de las auditorias e inspecciones de seguridad vial, que por el momento no se han desarrollado como práctica común.
  + El desarrollo de intervenciones correctivas que mejoren el estado y la seguridad de las vías, como la implementación de redes seguras para peatones y ciclistas, la adaptación física de zonas, para controlar la velocidad vehicular, la ampliación y recuperación del sistema de señalización vial y la semaforización y mantenimiento de las vías aún tienen un desarrollo rezagado en las regiones.
  + Limitado desarrollo de los sistemas de inspección para el funcionamiento adecuado de los vehículos, el cual es un factor importante para contribuir al desempeño seguro del sistema de movilidad.
  + Deficiente enfoque de seguridad y educación vial que ha creado una débil cultura vial en la ciudadanía, a pesar de los esfuerzos desarrollados en este ámbito, aun no se muestra consolidada en términos agregados.
  + Dado que son varias las entidades competentes para administrar, fiscalizar, emitir permisos y licencias, entre otras funciones relacionadas a la normatividad del transporte a nivel nacional, así como en el ámbito regional y local, es difícil la coordinación interinstitucional, al igual que una comunicación fluida y constante. Y es aún más difícil, lograr una unificación de criterios entre los diferentes actores que intervienen en la gestión de la seguridad vial. Si bien cada

entidad tiene definida sus responsabilidades y competencias, en la práctica la delimitación de los alcances de sus funciones no es tan clara y, en algunos casos, para poder cumplir con sus obligaciones adecuadamente, dependen de que otra entidad también lo haga y a que se uniformicen criterios y procedimientos.

## Efectos y consecuencias del problema público

El problema público descrito tiene consecuencias posteriores en la vida de las personas y en sus posibilidades de desempeño futuro. En este caso se han identificado una serie de consecuencias del problema público que tienen como efecto la **Pérdida de calidad de vida de la población.**

De manera sintética, se pueden identificar los siguientes efectos derivados del problema público identificado:

### E1. Impactos económicos, sociales y psicológicos en la población víctima de siniestros de tránsito

Parte de las consecuencias que sufren las víctimas de siniestros viales, se relaciona con los impactos económicos, sociales y psicológicos que persisten en ellos y su entorno, luego de estos eventos.

La encuesta “Lima cómo vamos: IX Informe de percepción sobre calidad de vida” del año 2018, revela que existe un importante grado de victimización en los usuarios de transporte público respecto a los siniestros de tránsito en el ámbito de Lima y el Callao. Los resultados muestran que en Lima el 6,2% de los hogares tuvo al menos un miembro de su familia que sufrió algún siniestro vial en el último año, mientras que en el Callao esta cifra asciende al 5%; con ello se evidencia que el problema afecta a un importante grupo de la población, que además sufre las consecuencias de estar involucrado en un siniestro vial.

Al respecto, se estima que el costo económico de los choques y las lesiones causadas por el tránsito asciende al 1% del producto nacional bruto (PNB) en los países de ingresos bajos, al 1,5% en los de ingresos medianos y al 2% en los de ingresos altos. El costo mundial de este fenómeno se estima en US$ 518.000 millones anuales, de los cuales US$ 65.000 millones corresponden a los países de ingresos bajos y medianos; este monto es mayor del que reciben en ayuda al desarrollo (OMS, 2004).

En el Perú, el costo social asumido desde el año 2012 por fallecidos en siniestros viales ha sido en promedio S/. 1.394.908.131,38, ello ha significado una pérdida de entre 0.27 y 0.35 pp respecto del PBI.

## Tabla 29. Pérdida monetaria estimada por fallecidos en siniestros viales. (2012 – 2019)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Año** | **Fallecidos** | **Costo social asumido** | **% respecto del PBI** |
| 2012 | 3 209 | 1,494,702,460.50 | 0.35% |
| 2013 | 3 110 | 1,448,589,795.00 | 0.32% |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Año** | **Fallecidos** | **Costo social asumido** | **% respecto del PBI** |
| 2014 | 2 798 | 1,303,265,031.00 | 0.28% |
| 2015 | 2 965 | 1,381,051,042.50 | 0.29% |
| 2016 | 2 696 | 1,255,755,012.00 | 0.25% |
| 2017 | 2 826 | 1,316,306,997.00 | 0.26% |
| 2018 | 3 244 | 1,511,004,918.00 | 0.28% |
| 2019 | 3 110 | 1,448,589,795.00 | 0.27% |
| **Promedio** | **2 995** | **S/ 1,394,908,131.38** | **0.29%** |

**Nota**: 1/ Se ha considerado para el cálculo el PBI Precios Constantes de 2007. 2/ El cálculo para el año 2019 se ha estimado en base al PBI 2018.

**Fuente:** INEI – Cuentas Nacionales - Policía Nacional del Perú / DIRTIC - DIVEST - Policía de Carreteras.

**Elaboración:** Dirección de Seguridad Vial - MTC

Los cálculos antes mostrados no logran cuantificar la gravedad de las consecuencias que asumen los hogares luego de un siniestro de tránsito. Según el INEI, el 3.1% de las personas con discapacidad la obtuvieron a partir de un siniestro de tránsito (INEI, 2014), que representan una carga para sus familias, cuya condición se ve afectada en sus ingresos por gastos derivados a su cuidado y atención.

## Gráfico 48. Personas con discapacidad, según origen de la limitación, 2012

No reconoce origen

Otro Actividades deportivas y recreativas

Violencia sociopolítica Efectos colaterales de medicamentos Alcohol, tabaco y otras drogas

Violencia común Violencia familiar

No buscó atención médica

Fenómeno natural Enfermedad laboral Falta de atención médica Negligencia médica Accidente laboral Accidente de tránsito

Accidente común en el hogar Accidente común fuera del hogar

Enfermedad común Genético/congénito/de nacimiento

Enfermedad crónica

Edad avanzada

6.2

4.7

0.3

0.4

0.4

0.6

0.6

1.1

1.1

1.2

1.5

1.5

1.8

2.8

**3.1**

4.3

4.7

9.5

18.2

28.9

41.4

**Nota:** Pregunta con respuestas múltiples

**Fuente:** INEI – Primera Encuesta Nacional Especializada Sobre Discapacidad 2012.

Respecto del tipo de discapacidad adquirida a causa de siniestros de tránsito, la más frecuente en la discapacidad para moverse o caminar, usar brazos y manos/piernas y pies, que ha sido principalmente adquirida en la población que reside en el ámbito urbano.

## Tabla 30. Tipo de discapacidad adquirida por siniestro de tránsito, por ámbito de residencia, 2012

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Tipo de discapacidad adquirida** | **Urbana** | **Rural** | **Total** |
| Discapacidad para moverse o caminar, usar brazos y manos / piernas y pies | 4.2 | 3.7 | 4.1 |
| Discapacidad para ver, aun usando anteojos | 1.4 | 1.4 | 1.4 |
| Discapacidad para hablar o comunicarse, aun usando lenguaje de señas u otro | 1.3 | 0.9 | 1.2 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Tipo de discapacidad adquirida** | **Urbana** | **Rural** | **Total** |
| Discapacidad para oír, aun usando audífonos para sordera | 1.3 | 0.7 | 1.2 |
| Discapacidad para entender o aprender (concentrarse y recordar) | 1.4 | 1.6 | 1.5 |
| Discapacidad para relacionase con los demás por sus sentimientos emociones conductas | 1.7 | 1.2 | 1.6 |

**Fuente:** INEI – Primera Encuesta Nacional Especializada Sobre Discapacidad 2012.

**Elaboración:** DSV – MTC

Según la OMS, todas las personas que mueren, se lesionan o adquieren una discapacidad por un choque tienen una red de personas allegadas, como familiares y amigos, que resultan también afectadas. En el mundo, millones de personas se enfrentan a la muerte o la discapacidad de familiares debido a lesiones causadas por el tránsito. (OMS, 2004)

Las lesiones causadas por el tránsito representan una pesada carga no sólo para la economía mundial y de los países, sino también para la de los hogares. La pérdida de quienes ganaban el sustento y el costo añadido de atender a los familiares con discapacidad por dichas lesiones sumen a muchas familias en la pobreza. (OMS, 2004).

Las estadísticas demuestran que los siniestros viales afectan mayormente a las personas en condición de pobreza y vulnerabilidad, y en consecuencia tienen un mayor impacto en ellos, debido a que tienen acceso limitado a la atención de urgencia después de un siniestro y carecen de apoyo en caso de lesiones de larga duración.

Asimismo, los grupos de los niveles socioeconómicos más bajos enfrentan mayores probabilidades de ser víctimas de siniestros de tránsito ya que utilizan medios de transporte más asequibles, pero más inseguros en comparación al uso de vehículos privados.

Por otro lado, las personas que se encuentran en situación de vulnerabilidad tienen mayor riesgo de caer en pobreza ante un siniestro de tránsito, como consecuencia de los costos de la atención médica prolongada, la desaparición de las personas que sustentan a la familia, el costo de un funeral o la pérdida de ingresos por discapacidad.

### E2. Creciente demanda de servicios sanitarios por siniestros de tránsito

Un segundo efecto identificado de este problema público se vincula con la incapacidad para atender la demanda por servicios sanitarios, de la población afectada por siniestros viales; al respecto, en el documento “Diseño del Programa Presupuestal con el Enfoque de Resultados, PP 104: Reducción de la mortalidad por emergencias y urgencias médicas, el Ministerio de Salud del Perú (MINSA, 2017)92 manifestó: que el concepto de urgencia está definido por “el tiempo entre la aparición de la necesidad médica y la aplicación un tratamiento eficaz” también resaltó que, a menor tiempo de respuesta, las posibilidades de supervivencia o de disminución de secuelas del lesionado, es mayor.

92 Ministerio de Salud del Perú (MINSA, 2017), “Diseño del Programa Presupuestal con el Enfoque de Resultados, PP 104: 2017 Reducción de la mortalidad por emergencias y urgencias médicas”.

La conclusión de este documento establece que “la urgencia no hace referencia a la condición clínica del paciente sino a la brevedad con la cual debe ser atendido el paciente, así tendremos pacientes que necesitan con mayor prontitud ser atendidos a diferencia que otros pueden esperar.”

## Gráfico 49. Relaciones causales sobre mortalidad y discapacidad por emergencias y urgencias médicas



**Fuente:** Ministerio de Salud. SAMU, 2012

En este sentido, de acuerdo con lo establecido por la Organización Mundial de la Salud, más de 1.000 millones de personas mueren al año por siniestros de tráfico, violencia y otras causas de lesiones. Así mismo, por estas causas millones más sufren discapacidad de por vida que conlleva perdida productividad económica. De acuerdo con la información, las lesiones representan el 11% de la carga mundial total de enfermedades, siendo los países de bajos/medios ingresos los que aportan aproximadamente el 90% de esta carga de muerte y discapacidad por lesiones. Por otro lado, personas con lesiones potencialmente mortales, pero sobrevivibles, tienen seis veces más probabilidades de morir en un país de bajos/medios ingresos (36% de mortalidad) que en uno de ingresos altos (6% de mortalidad)93. Es por ello que fortalecer los sistemas de atención de emergencia es esencial para garantizar el acceso oportuno y equitativo a la atención de los heridos.

Por lo antes descrito, es primordial enfocar los esfuerzos para prestar servicios oportunos y de calidad a nivel de primeros auxilios, atención prehospitalaria, atención en unidades de emergencia en un centro y atención crítica temprana y quirúrgica según sea necesario. La evidencia identifica que por cada persona que muere como resultado de una lesión, hay cientos más que sufren lesiones no mortales y presentan otras incidencias a la salud, de acuerdo con esto, prestar servicios adecuados para la atención de víctimas de lesiones no mortales pueden prevenir futuras muertes, reducir las discapacidades permanentes a corto y largo plazo y ayudar a los afectados a sobrellevar

93 WHO Global Alliance for Care of the Injured

el impacto de la lesión en sus vidas, sin descartar los esfuerzos de prevención para que no existan estas lesiones94.

Entre las lesiones más comunes de los traumatizados en incidentes viales, que tienen alguna posibilidad de supervivencia, se encuentran: hematomas intracraneales, hemo- neumotórax, lesiones abdominales y lesiones múltiples del aparato locomotor, este diagnóstico aqueja al 50% los lesionados, pero su atención correcta y oportuna (primera hora de ocurrido el siniestro) y correcta, garantiza altas posibilidades de éxito. De acuerdo con lo anterior, es importante aclarar que auxiliar a un lesionado no solo es para salvarle la vida, sino también para suprimir o mitigar las secuelas más graves a causa de una mala atención o ausencia de cuidados elementales95.

La Comisión Económica para América Latina96 (CEPAL), afirma que los países de bajos y medianos ingresos, como es el caso de Perú, suelen destinar importantes recursos económicos al cuidado y rehabilitación de heridos por siniestros de tránsito, atenciones que en gran medida son cubiertas por el Estado en servicios de salud públicos, con los consiguientes costos sociales. Razón por la que es urgente incrementar los esfuerzos para reforzar la seguridad vial, como dimensión fundamental dentro del transporte sostenible de las ciudades y zonas rurales.

Al momento de ocurrir un siniestro con lesionados, se desencadenan una serie de acontecimientos que determinarán la probabilidad de vivir o morir para los implicados. En un **primer momento**, a pesar de actuar de manera rápida y eficiente, es factible el fallecimiento inmediato de la persona siniestrada, esta situación implica el 10% de las muertes. Un **segundo momento** en el cual cobra gran importancia la denomina “hora de oro”, tiempo en el cual es relevante una atención profesional al lesionado con el fin de mitigar las posibles secuelas o la muerte, durante este momento se producen el 75% de los fallecimientos. Finalmente, el **tercer momento**, atención hospitalaria la cual tendrá mayor éxito si el tratamiento inicial fue oportuno y profesional, de lo contrario conllevará a la muerte de la víctima, este representaría el 15% de las defunciones.97

Es de resaltar que en el segundo y tercer momentos descritos en el párrafo anterior, se requiere un alto grado de profesionalización y tecnicidad para disminuir los índices de morbilidad y mortalidad a causa de la movilidad. Personal de entidades de socoro (Bomberos y SAMU) y de la PNP, así como, ciudadanos con conocimiento en primera respuesta de incidentes, equipos sanitarios altamente capacitados, integrados por profesionales de diferentes especialidades de la salud (Traumatología, Ortopedia, neurología y cirugía), vehículos medicalizados y centros hospitalarios con la capacidad de atención, son un requerimiento, no solo para departamentos y áreas metropolitanas sino, para provincias y distritos.

94 Mejorando la atención de heridos. [www.who.int/emergencycare](http://www.who.int/emergencycare) (consultado el 7 de abril de 2020)

95 E. Valdés y JC González, Dirección General de Tráfico de España 2011, “Comportamiento y primeros auxilios en caso de accidente de tráfico”

96 CEPAL (2012). Seguridad vial y salud pública: Costos de atención y rehabilitación de heridos en Chile, Colombia y Perú. Boletín Facilitación del Transporte y el Comercio en América Latina y el Caribe (FAL). Edición N° 311, número 7 del 2012. Extraído de [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36192/FAL-311-](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36192/FAL-311-WEB_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y) [WEB\_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/36192/FAL-311-WEB_es.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

97 M. Maldonado, Enfermería en la Universidad de Cádiz. Profesora del Departamento Sociosanitario de INESEM Business School. Tomado de <https://revistadigital.inesem.es/biosanitario/hora-de-oro/>el 7 de abril de 2021

Es de resaltar que, en el Perú, las emergencias atendidas por el Cuerpo de Bomberos Voluntarios registran que la atención de emergencias por siniestros viales ocupa (2000

– 2020), el tercer lugar de las atenciones, luego de las emergencias médicas e incendios (ver Tabla 31). Entre los años 2000 y 2019, se muestra un incremento de las atenciones que ha brindado esta institución a siniestros viales, pasando de un total de 6.366 atenciones en el año 2000 a 15.843 en el 201998. Todo lo anterior, nos ratifica que un incremento en el número de lesionados por siniestros viales conllevaría a una saturación del sistema de salud y una posible incapacidad para su atención a nivel nacional y regional

98 En el año 2020 se realizaron 10 724 atenciones, esta reducción se asume que es producto de las disposiciones establecidas por el Estado de Emergencia declarado a partir del COVID - 19



*“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”*

## Tabla 31. Tipo de emergencia atendida por el Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú, 2000 - 2020

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tipo de emergencia** | **2000** | **2005** | **2010** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** | **2020** | **Suma 00 - 20** |
| Incendio | 9.8% | 7.6% | 9.5% | 8.5% | 9.9% | 10.1% | 11.3% | 12.3% | 17.9% | **9.5%** |
| Fuga GLP | 4.1% | 2.7% | 4.4% | 4.5% | 4.5% | 5.3% | 5.1% | 5.8% | 14.3% | **4.4%** |
| Emergencia médica | 48.8% | 69.2% | 63.6% | 60.7% | 59.0% | 54.5% | 52.7% | 50.8% | 34.1% | **60.2%** |
| Rescate | 4.0% | 1.9% | 2.8% | 3.0% | 3.2% | 3.5% | 3.7% | 3.8% | 4.6% | **2.9%** |
| Derrame de productos | 0.3% | 0.1% | 0.1% | 0.1% | 0.1% | 0.1% | 0.1% | 0.1% | 0.1% | **0.2%** |
| Corto circuito | 2.2% | 0.9% | 1.1% | 2.4% | 2.1% | 2.6% | 2.3% | 1.7% | 2.6% | **1.5%** |
| Servicio especial | 14.5% | 6.4% | 5.2% | 6.2% | 6.7% | 7.1% | 6.9% | 7.1% | 6.8% | **7.1%** |
| **Accidente vehicular** | **9.6%** | **6.8%** | **8.5%** | **10.6%** | **10.5%** | **11.5%** | **13.3%** | **13.7%** | **13.5%** | **9.4%** |
| Falsa alarma | 2.3% | 1.9% | 2.3% | 2.2% | 2.4% | 3.0% | 2.6% | 2.3% | 3.8% | **2.3%** |
| Otros | 4.2% | 2.5% | 2.5% | 1.8% | 1.6% | 2.2% | 2.0% | 2.3% | 2.4% | **2.6%** |
| **Total** | **66 184** | **120 150** | **122 863** | **115 560** | **127 324** | **119 380** | **121 998** | **115 677** | **79 535** | **2 318 931** |

**Fuente:** CGBVP - Estadística de Emergencias a Nivel Nacional.

**Elaboración:** DSV – MTC

La proporción de emergencias atendidas por el Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú por accidentes vehiculares y su incremento, según se muestra en la [Tabla](#_bookmark20), es consistente con el incremento de lesionados en siniestros viales y su proyección mostrados en el Gráfico 11 de la sección Urgencia del problema público

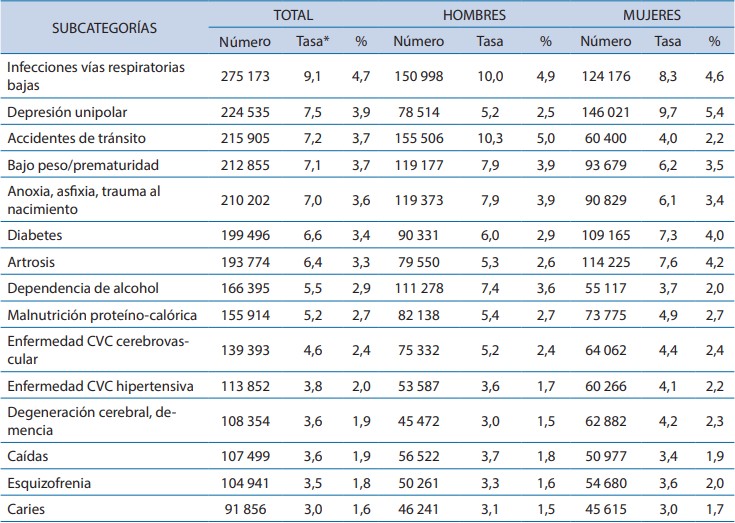
Por otro lado, es importante considerar que el 60% de las muertes por siniestro de tránsito ocurre en los primeros 15 minutos del evento (García Villafuerte, 2016). Las principales causas son el trauma craneoencefálico grave y la lesión de la vía aérea. 25% de los fallecimientos ocurren en las primeras dos horas por trastornos de ventilación, shock hemorrágico y TEC moderado/grave. Por último, el 15% se produce entre la cuarta y la sexta semana por disfunción multiorgánica99. Lo anterior evidencia la necesidad de tener servicios de atención prehospitalaria y hospitalaria con los recursos de servicios de emergencia y de equipos médicos (personal y protocolos) de un alto nivel profesional y de calidad a nivel nacional.

Desde el año 2006, el Perú cuenta con un sistema de Vigilancia en Salud Pública (VSP) de lesiones por accidentes. Aun cuando el documento de referencia hace mención al término “accidente”, la Estrategia Sanitaria de Accidentes de Tránsito del Ministerio de Salud representa un primer paso en la comprensión de las características epidemiológicas de las lesiones por accidentes de tránsito, haciendo vigilancia de las lesiones relacionadas con siniestros de tránsito, combinando datos de tres fuentes de información, a) Historia clínica, b) denuncia policial y c) la póliza de seguro del vehículo.

Según la Dirección General de Epidemiología del Ministerio de Salud, para el año 2012, el Perfil epidemiológico de las lesiones causadas por siniestros de tránsito (MINSA, 2013), las lesiones no intencionales (que incluyen principalmente a los siniestros de tránsito) ocasionaron 756 878 años de vida saludable perdidos (AVISA), es decir, el 13% de la carga de enfermedad nacional. Según subcategoría, los accidentes de tránsito representaron la tercera causa de la carga de enfermedad nacional con una pérdida de 215 905 AVISA (3.7% de la carga nacional). El 56.2% de la carga se debió a la muerte prematura (AVP) y el 43.8% restante a la discapacidad (AVP), tal como se observa a continuación.

99 Diagnóstico Vol 55 abril-junio/2016. Atención hospitalaria del trauma múltiple por accidentes de tránsito. Abel García Villafuerte.

## Tabla 32. Distribución de AVISA según principales subcategorías de enfermedades y sexo. Perú, 2012



(\*) Tasa por mil habitantes

**Fuente:** Dirección de inteligencia Sanitaria. Dirección General de Epidemiología.

Del mismo modo, señala que la gravedad de las lesiones por accidentes de tránsito es en mayor porcentaje leves, seguido de potencialmente grave y un porcentaje significativo grave, lo que implica discapacidades permanentes, así como temporales.

El Gráfico 50 muestra una tendencia a la reducción de las lesiones leves y al incremento de las lesiones graves y potencialmente graves. Esto; según lo indica el informe, implica la necesidad de fortalecer los servicios de emergencia de los hospitales con fines de reducir la mortalidad y la discapacidad de los lesionados.

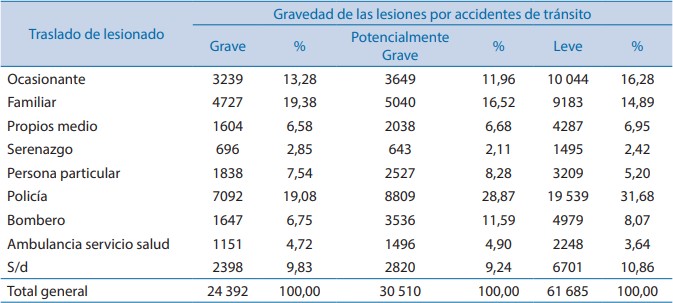
## Gráfico 50. Gravedad de las lesiones por accidentes de tránsito



**Fuente:** Sistema de vigilancia de lesiones por accidentes de tránsito MINSA\_DGE.

El traslado de los lesionados por una ambulancia del sector salud o por bomberos constituye una baja fracción del total de traslados, particularmente en las lesiones graves (11,47%) y potencialmente graves (16,49%). El traslado de lesionados por unidades distintas a ambulancias o bomberos constituiría un riesgo pudiendo incrementar la gravedad y mortalidad de las lesiones. Esto evidencia la necesidad de fortalecer la atención prehospitalaria de los lesionados a nivel nacional.

## Tabla 33. Traslado del lesionado y severidad de las lesiones, 2007-2012



**Fuente:** Sistema de vigilancia de lesiones por accidentes de tránsito MINSA\_DGE.

Finalmente, la capacidad de atención del sistema de salud, para víctimas de siniestros viales, a través médicos especialistas, se ha visto reducida entre los años 2013 y 2019. Según los datos registrados en el Compendio Estadístico: Información de Recursos Humanos en el Sector Salud Perú - 2013 – 2019 (MINSA, 2020), la proporción de

médicos con especialidades vinculadas a la atención de siniestros viales100 ha pasado de ser el 24.1% en el año 2013 a 22.8% en el 2019.

## Tabla 34. Porcentaje de médicos especialistas en atención a siniestros viales a nivel nacional, 2013-2019

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Médicos para atención siniestros viales** | **Año** | | | | | | |
| **2013** | **2014** | **2015** | **2016** | **2017** | **2018** | **2019** |
| Médicos especialistas en atención a siniestros viales | 1 839 | 1 893 | 1 953 | 1 987 | 2 074 | 2 131 | 2 546 |
| Médicos especialistas en el sistema de salud | 7 645 | 8 074 | 8 263 | 8 486 | 8 956 | 9 384 | 11 173 |
| **Porcentaje de médicos con especialidad vinculada a la atención**  **de siniestros viales** | **24.1%** | **23.4%** | **23.6%** | **23.4%** | **23.2%** | **22.7%** | **22.8%** |

**Fuente:** Compendio Estadístico: Información de Recursos Humanos en el Sector Salud Perú - 2013 – 2019 (MINSA, 2020)

**Elaboración**: DSV – MTC

En conclusión, la tendencia incremental de víctimas por siniestros viales y su atención por emergencias por el CGBVP, no es consistente con la capacidad de atención que brinda el sistema de salud, evidenciada en la proporción de especialistas médicos vinculados con la atención de siniestros viales. Por lo que el problema público descrito en la presente política implica un exceso de demanda de atención especializada, que supera la capacidad de atención del sistema de salud.

### E3. Alta concentración de siniestros de tránsito en tramos y puntos de la red vial

Cómo parte de la implementación de la estrategia para fortalecer la gestión de las municipalidades, promovida por el Ministerio de Economía y Finanzas a través del Programa de Incentivos a la Mejora de la Gestión Municipal; en el año 2014 el Consejo Nacional de seguridad vial presentó la Meta 19 Denominada “Implementación de medidas correctivas de bajo costo en puntos negros de siniestros de tránsito priorizados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC”, que tuvo como población objetivo las municipalidades tipo A y B, según la clasificación propuesta por el MEF en dicho periodo. En ese sentido, dentro de la priorización realizada, se elaboró, para cada territorio previamente definido, el “Informe de Caracterización de Tramos de Vía de Alta Incidencia de Accidentes de Tránsito”101, en donde se obtuvieron datos sobre la identificación de **puntos de alta siniestralidad** en el ámbito de cada municipalidad

100 Para esta estimación se han considerado las siguientes especialidades: Cirugía de Cabeza y Cuello, Cirugía General, Medicina de Emergencias y Desastres, Medicina Física y Rehabilitación, Medicina Interna y Ortopedia y Traumatología

101 <https://portal.mtc.gob.pe/transportes/terrestre/estudios.html>

## participante, identificados como zonas en donde se han producido cinco o más siniestros.

**Tabla 35. Puntos de alta siniestralidad – PAS identificados, Municipalidades de Lima Metropolitana (tipo A), 2014**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Municipalidad Distrital** | **PAS identificados** | | **Heridos** | | **Fallecidos** | |
| **Valor** | **%** | **Valor** | **%** | **Valor** | **%** |
| Ate | 113 | 5.4% | 3 395 | 5.2% | 11 | 2.7% |
| Barranco | 22 | 1.1% | 367 | 0.6% |  |  |
| Breña | 30 | 1.4% | 727 | 1.1% | 22 | 5.3% |
| Carabayllo | 23 | 1.1% | 1 080 | 1.7% |  |  |
| Chaclacayo | 1 | 0.0% | 3 | 0.0% |  |  |
| Chorrillos | 53 | 2.5% | 1 725 | 2.7% | 11 | 2.7% |
| Cieneguilla | 4 | 0.2% | 146 | 0.2% |  |  |
| Comas | 74 | 3.6% | 2 878 | 4.4% | 3 | 0.7% |
| El Agustino | 29 | 1.4% | 1 130 | 1.7% | 23 | 5.5% |
| Independencia | 41 | 2.0% | 2 218 | 3.4% | 8 | 1.9% |
| Jesús Maria | 31 | 1.5% | 899 | 1.4% | 10 | 2.4% |
| La Molina | 59 | 2.8% | 1 475 | 2.3% |  |  |
| La Victoria | 65 | 3.1% | 1 687 | 2.6% | 7 | 1.7% |
| **Lima** | **205** | **9.8%** | **6 041** | **9.3%** | **42** | **10.1%** |
| Lince | 36 | 1.7% | 648 | 1.0% |  |  |
| Los Olivos | 60 | 2.9% | 1 817 | 2.8% |  |  |
| Lurigancho | 15 | 0.7% | 433 | 0.7% | 5 | 1.2% |
| Lurín | 7 | 0.3% | 267 | 0.4% | 1 | 0.2% |
| Magdalena Del Mar | 28 | 1.3% | 505 | 0.8% |  |  |
| Magdalena Vieja | 43 | 2.1% | 912 | 1.4% |  |  |
| Miraflores | 115 | 5.5% | 1 978 | 3.1% |  |  |
| **Puente Piedra** | 39 | 1.9% | 1 786 | 2.8% | **36** | **8.7%** |
| Rímac | 57 | 2.7% | 2 515 | 3.9% | 27 | 6.5% |
| San Borja | 70 | 3.4% | 914 | 1.4% |  |  |
| San Isidro | 92 | 4.4% | 2 052 | 3.2% |  |  |
| **San Juan De Lurigancho** | **171** | **8.2%** | **9 275** | **14.3%** | **87** | **21.0%** |
| San Juan De Miraflores | 68 | 3.3% | 2 845 | 4.4% | **32** | **7.7%** |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Municipalidad Distrital** | **PAS identificados** | | **Heridos** | | **Fallecidos** | |
| **Valor** | **%** | **Valor** | **%** | **Valor** | **%** |
| San Luis | 24 | 1.2% | 722 | 1.1% |  |  |
| San Martin De Porres | 81 | 3.9% | 3 231 | 5.0% | 5 | 1.2% |
| San Miguel | 64 | 3.1% | 1 879 | 2.9% | 15 | 3.6% |
| Santa Anita | 32 | 1.5% | 712 | 1.1% |  |  |
| **Santiago De Surco** | **176** | **8.5%** | **3 632** | **5.6%** | **34** | **8.2%** |
| Surquillo | 48 | 2.3% | 722 | 1.1% | 8 | 1.9% |
| Villa El Salvador | 63 | 3.0% | 2 647 | 4.1% | 13 | 3.1% |
| Villa Maria Del Triunfo | 43 | 2.1% | 1 538 | 2.4% | 15 | 3.6% |
| **Total** | **2 082** | **100%** | **64 801** | **100%** | **415** | **100%** |

**Fuente:** Base de datos - DSV

**Elaboración:** Dirección de Seguridad Vial - MTC

Como se muestra en la Tabla 35, a nivel de Lima metropolitana es de resaltar que en tan solo 5 distritos se concentra el 57% de los fallecidos, siendo San Juan de Lurigancho con el 21% de los fallecidos y Lima Cercado con el 10% los más críticos.

Al respecto, es importante señalar que existen distritos en los que, a pesar de tener pocos puntos de alta siniestralidad identificados respecto del total, tienen un importante número de fallecidos registrados, tal es el caso de Puente Piedra (36 fallecidos) y San Juan de Miraflores (32 fallecidos), lo que evidencia una alta concentración de siniestros en estos puntos

## Tabla 36. Puntos de alta siniestralidad – PAS identificados, Municipalidades Provinciales (tipo B), 2014

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Municipalidad Provincial** | **PAS identificados** | | **Heridos** | | **Fallecidos** | |
| **Valor** | **%** | **Valor** | **%** | **Valor** | **%** |
| Arequipa | 66 | 17.8% | 2 243 | 19.6% | 22 | 21.0% |
| **Callao** | **100** | **27.0%** | **3 041** | **26.6%** | **28** | **26.7%** |
| **La Libertad** | **57** | **15.4%** | **1 604** | **14.0%** |  | **0.0%** |
| Lambayeque | 17 | 4.6% | 370 | 3.2% |  | 0.0% |
| Tacna | 130 | 35.1% | **4 187** | **36.6%** | **55** | **52.4%** |
| **Total** | **370** |  | **11 445** |  | **105** |  |

**Fuente:** Base de datos - DSV

**Elaboración:** Dirección de Seguridad Vial - MTC

Así también de las municipalidades provinciales participantes en el programa de incentivos del año 2014 se muestra una mayor y concentración de puntos negros en las provincias de La Libertad y el Callao. Sin embargo, Tacna y Callao aportan el 52% y 28% de fallecidos, y en el caso de heridos el 80% y el 60% respectivamente.

Para el caso de carreteras, de acuerdo con un análisis realizado por la Dirección de Seguridad Vial, en base a la información de accidentes de tránsito registrada por la División de Protección de Carreteras de la PNP entre el 2016 y 2019, se obtuvo una priorización de 34 tramos de concentración de accidentes (TCA) distribuidos en 5 vías nacionales según la ocurrencia y fatalidad de los siniestros. Esta identificación considera una longitud de 786 km distribuidos en 8 provincias tal y como se muestra en la siguiente tabla.

## Tabla 37. Tramos de Concentración de Accidentes priorizados en 5 vías nacionales

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ruta** | | **%**  **Siniestros** | **%**  **Fallecidos** | **% Heridos** | **TCA** | **Longitud (km)** |
| PE-1S | Panamericana Sur | 20% | 18% | 16% | 8 | 193 |
| PE-1N | Panamericana Norte | 14% | 16% | 15% | 9 | 210 |
| PE-3S | Longitudinal de la Sierra Sur | 11% | 12% | 12% | 7 | 196 |
| PE-3N | Longitudinal de la Sierra Norte | 5% | 4% | 5% | 7 | 113 |
| PE-22 | Carretera Central | 5% | 3% | 5% | 3 | 74 |

**Fuente:** Base de datos - DSV

**Elaboración:** Dirección de Seguridad Vial - MTC

En el siguiente gráfico se muestra un mapa de calor en el que se visualiza la distribución de los TCA identificados en 5 vías nacionales. Las zonas del mapa que presentan colores más oscuros son aquellas concentran la mayor cantidad de accidentes y fallecidos según la priorización de la Tabla 37.

## Gráfico 51. Priorización de TCA en vías nacionales



**Fuente:** Policía de Carreteras 2016-2019

**Elaboración:** Dirección de Seguridad Vial - MTC

Con lo descrito antes, se muestra que, producto de la alta incidencia de siniestros viales y consecuencias fatales de éstos existen puntos de alta siniestralidad que ponen en peligro la vida de los ciudadanos.

De manera complementaria, es necesario considerar el entorno vial de un grupo de la población particularmente afectado, como lo son niñas, niños y adolescentes que participan de actividades escolares. Al respecto es evidente que las aglomeraciones de vehículos producidas en las afueras de las Instituciones Educativas (IIEE), principalmente en las horas de mayor congestión vehicular, coinciden con la hora de entrada y salida de los centros educativos, representan un factor de riesgo ya que se producen conflictos durante el desplazamiento de estos usuarios con los vehículos automotores. Asimismo, aunado a una inadecuada infraestructura vial e inexistencia de fiscalización de las autoridades para garantizar el resguardo de los niños, niñas, adolescentes, se generan condiciones inseguras en dichos entornos tanto para los usuarios que se trasladan a pie, como para los que realizan sus desplazamientos en autobuses, movilidades escolares, motocicletas, u otros.

En el 2014, el Organismo Peruano de Consumidores y Usuarios (OPECU), realizó un estudio de campo en 26 distritos de Lima102, que abarco los entornos de 108 IIEE, dando

102 Distritos intervenidos en el estudio realizado por OPECU (2014): Ate, Barranco, Breña, Chorrillos, Comas, Independencia, La Molina, La Victoria, Lima Cercado, Lince, Los Olivos, Magdalena del Mar,

como resultado que el 85% de los entornos escolares entre públicos y privados, no contaban con las señales de tránsito respectivas.

Asimismo, con una fecha más actualizada a inicios del año 2020, OPECU volvió a realizar otro estudio de campo en los alrededores de las IIEE de Lima y Callao, abarcando 113 IIEE, y se obtuvo nuevamente un resultado bastante preocupante, ya que se tuvo que el 90% de los entornos escolares visitados no contaban con la señalización de tránsito correspondiente a este tipo de zonas. Por lo que ninguna autoridad ha tomado acciones, ni se ha manifestado al respecto y ello pone en riesgo la vida de los estudiantes.

Con esto queda evidenciado, que la inseguridad vial genera espacios de gran concentración de siniestros viales, que pueden afectar a poblaciones especialmente vulnerables, por ejemplo, población en edad escolar, adultos mayores, personas con discapacidad, entre otros.

### E4. Incremento de la tasa de motorización y disminución del uso de vehículos de movilidad activa y/o sostenible

El desarrollo económico, territorial y social en las ciudades y la red vial nacional del Perú han venido condicionando las formas en las que interactúan los diferentes modos de transporte; lo cual se evidencia a partir de 3 aspectos: el incremento de la motorización, principalmente de los modos privados en automóviles y motocicletas, el crecimiento horizontal desordenado de las ciudades que incrementa el tiempo de exposición por viajes cada vez más largos y la reducción de modos activos y sostenibles de transporte como consecuencia de que elijan usar automóviles particulares, sobre los activos o masivos, que son más seguros y eficientes.

En **primer lugar**, el incremento de la motorización representa un indicador de desarrollo económico y se encuentra en crecimiento constante; y a mayor cantidad de vehículos circulando, se incrementa el riesgo de ocurrencia de un siniestro de tránsito, lo que implica una mayor exposición al riesgo de los usuarios más vulnerables (peatones, niñas y niños, adultos mayores, personas con discapacidades motrices, ciclistas, entre otros). Al respecto, se tiene registrado que el parque automotor en el Perú se ha incrementado en casi el 89% entre los años 2007 y 2018, pasando de 1’534,303 vehículos en el 2007, a 2’894,327 en el 2018.

El año 2009, la Dirección Nacional de Presupuesto Público del MEF encargó una Consultoría para el asesoramiento y desarrollo del Programa Estratégico en el sector Transportes – Accidentes de Tránsito103; en cuyo modelo lógico señalan que si bien, al comparar la situación del Perú con otros países de América Latina y Europa, el Perú tiene una baja tasa de motorización, pero el número de muertos por cada 10,000 vehículos es sumamente alto. Por ejemplo, para el año 2006, a pesar de que el Perú mantenía un número de vehículos en función de los habitantes inferior al de Alemania, México, Argentina, Chile, Ecuador, Colombia y Bolivia, el número de muertos por cada

Miraflores, Pueblo Libre, Puente Piedra, San Borja, San Juan de Lurigancho, San Juan de Miraflores, San Martín de Porres, San Miguel, Santa Anita, Surco, Surquillo, Villa El Salvador y Villa María.

103

10,000 vehículos fue exponencialmente superior, tal como se observa en el grafico siguiente:

## Gráfico 52. Relación Comparativa de la tasa de motorización y muertes por cada 10,000 vehículos del Perú con algunos países al 2006

**Fuente:** CIDAT (2008)

En **segundo lugar**, las políticas de desarrollo urbano han permitido el crecimiento horizontal desordenado en las principales ciudades del país, de manera tal que entre los años 2001 y 2018 las 43 ciudades más importantes añadieron 68.000 hectáreas de nuevo suelo urbano. Además de ello, la generación de suelo urbano a nivel nacional parece estar acelerándose: mientras en el periodo 2001-2006 se crearon 3.400 has anuales, entre 2007 y 2016 la expansión urbana produjo más de 4.700 has por año (Espinoza & Fort, 2020).

Un ejemplo de la situación antes descrita se puede visualizar en el Gráfico 53, donde se muestra una clara tendencia de crecimiento hacia las afueras (horizontalmente) de las ciudades de Arequipa, Piura, Lima y Pucallpa.

## Gráfico 53. Expansión urbana de Arequipa y Pucallpa, 2001 - 2008

**Fuente**: Mapeo y tipología de la expansión urbana en el Perú. (Espinoza & Fort, 2020)

Todo este crecimiento horizontal de las ciudades no ha venido acompañado de un desarrollo equivalente u ordenado de los servicios de transporte urbano e interurbano de calidad. Para dar un ejemplo, la Ciudad de Lima Metropolitana, ha enfrentado una serie de problemas con la mejora y la modernización de los modelos de servicios de transporte público existentes, como, por ejemplo, el de concesiones de transporte público regular con plazos vencidos, como el Metropolitano y los Corredores Complementarios. Esto ha sido producto del crecimiento desordenado de la ciudad, las condiciones económicas, terminales terrestres dispersos por la ciudad y servicios de taxi sin estándares de calidad u operación.

En **tercer lugar**, este escenario genera la “necesidad” de mejorar las condiciones de la movilidad personal, acrecentando el fenómeno definido como el círculo vicioso del transporte, donde los ciudadanos, con el fin de escapar de los deficientes servicios de transporte público existentes (pudiéndose extenderse a otros modos de transporte más sostenibles), ven al automóvil como un modo más atractivo, enfatizando las debilidades y problemas del sistema, tal como se muestra en el siguiente gráfico:

## Gráfico 54. Círculo vicioso del Transporte

**Fuente**: Modelos de Transporte (Ortúzar & Willumsen, 2008)

Finalmente, como respuesta y consecuencia del incremento de la tasa de motorización y de las características deficientes del Sistema de transporte, las ciudades destinan mayores áreas del espacio público a la circulación vehicular, reduciendo áreas de tránsito para modos activos (peatonal y no motorizado) y/o sostenibles de transporte, minimizando con ello el incentivo para su uso. Además, se deja de asignar recursos presupuestales para la construcción y mejora infraestructura segura, que proteja a los usuarios vulnerables, lo que conlleva a tener espacios que no fomentan la movilidad segura restringiendo la accesibilidad.

# Situación futura deseada

La situación futura deseada para la seguridad vial se desarrolla mediante un análisis con enfoque prospectivo, considerando las aspiraciones de las personas, las principales tendencias globales que afectarían su desarrollo y los escenarios de largo plazo, así como los riesgos y oportunidades asociados a cada uno de ellos.

En un horizonte de 10 años, la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial en el Perú permitirá contar con una estructura institucional cohesionada y articulada que enfoque la toma de decisiones para una movilidad segura y sostenible, una infraestructura vial que proteja la vida de sus usuarios y mitigue los errores en la conducción, una interacción más

no solo la vida de quienes los conducen, sino de quienes hacen parte del ecosistema de la movilidad y como complemento, un sistema de respuesta a eventos viales que garantice una atención oportuna y profesional, sumado a la asistencia y acompañamiento a víctimas, victimarios y sus familias en los procesos de luto, sobrevivencia y reinserción a la vida social., contribuyendo así a la construcción y

fortalecimiento de accesos a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles.

Lo anterior y en cumplimiento de las metas de la Agenda 2030 – Objetivos de Desarrollo Sostenible, le permitirá al Perú:

* Reducir al 50% la cantidad de fallecidos en siniestros viales
* Reducir al 50% la cantidad de lesionados en siniestros viales

Este escenario garantizará la protección de vidas y capacidades humanas de los usuarios viales y tendrá como fines la reducción de los impactos económicos, sociales y psicológicos de la población víctima de siniestros viales, la optimización de los servicios de salud para la atención de estos eventos, la desconcentración de incidentes en puntos específicos, así como, la promoción de transportes sostenibles y seguros con énfasis en modos activos de movilidad, proyectando una mejora en la calidad de vida de la población.

## Gráfico 55. Propósito, fines y fin último de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial



Esta situación futura deseada se ratifica con los aportes de los diferentes actores que participaron de los talleres focales en los cuales manifestaron que la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial deberá en un futuro cercano tener una estructura institucional consolidada, programas de educación vial efectivos y procesos de control/sanción efectivos.

# Análisis de la tendencia

Las tendencias son entendidas como “el posible comportamiento a futuro de una variable asumiendo la continuidad de su patrón histórico” (CEPLAN, 2017), en particular, estas tendencias pueden afectar positiva o negativamente en el desarrollo en el mediano y largo plazo.

Para realizar el análisis de tendencias se han identificado y priorizado las principales tendencias nacionales que tienen el potencial de condicionar el nivel de seguridad vial para los usuarios de las vías.

Cabe resaltar que el contexto de la COVID-19 representa un evento disruptivo que genera cambios o variaciones (aceleración o desaceleración) en el patrón de comportamiento de las tendencias (CEPLAN, 2020), por lo que ha sido considerado en el análisis de los riesgos y oportunidades identificados a continuación104. Para evaluar tanto la probabilidad de ocurrencia y como el potencial impacto se definió una escala de 1 a 5 en donde 1 es nulo y 5 muy alto, como se refleja en la Tabla 37.

## Tabla 37. Tendencias analizadas

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Temática** | **Tendencia** | **Riesgos/Oportunidades** | **Probabilidad**  **de ocurrencia** | **Potencial de**  **impacto** |
| **Tende ncias social es** | Incremento de la población | (R) Como consecuencia del aumento de la población mundial, y en particular en el Perú, se incrementarán las conductas  riesgosas en la movilidad. | 04  (Alta) | 05  (Muy alto) |
| (R) Como consecuencia del aumento de la población mundial, y en particular en el Perú, se incrementará la exposición al riesgo de la población nacional a ser una víctima de siniestros, así como el colapso de los sistemas viales por el incremento de la tasa de motorización  (particularmente vehículos particulares) | 05  (Muy alta) | 05  (Muy alto) |
| (R) Uso de zonas no apropiadas para la urbanización (laderas de ríos, quebradas secas, lomas, etc.), las mismas que por su configuración geográfica dificultan el diseño de vías con estándares de seguridad vial, y el acceso a servicios de  transporte de calidad | 03  (Media) | 04  (Alto) |
| (O) En consecuencia al incremento de la población, y a raíz de la COVID-19, el Estado peruano identifica la necesidad de impulsar y fortalecer el uso de modos sostenibles de transporte como la bicicleta y otros modos masivos, que  sean seguros para la ciudadanía. | 04  (Alta) | 05  (Muy alto) |
| (O) Posibilidad para estandarizar los criterios de diseño de vías urbanas, considerando estrategias de diseño vial  seguro e inclusivo en dichos espacios. | 03  (Media) | 04  (Alta) |
| Cambios en la estructura etaria de la población | (R) Dados los bajos estándares de seguridad del actual sistema vial, existe un riesgo latente de ocurrencia de siniestros en donde se involucran, específicamente, personas económicamente activas (30-59 años) y  jóvenes (12-17 años) | 05  (Muy alta) | 05  (Muy alto) |

1. Información elaborada a partir Documento de Trabajo Perú 2050: Tendencias nacionales con el impacto de la COVID-19 (CEPLAN, 2020)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Temática** | **Tendencia** | **Riesgos/Oportunidades** | **Probabilidad**  **de ocurrencia** | **Potencial de**  **impacto** |
|  |  | (O) Posibilidad de diseñar e implementar un sistema vial seguro para todos los usuarios, priorizando una Gestión institucional efectiva, velocidades seguras, Inclusión de zonas 30 de circulación vehicular para la protección de usuarios vulnerables, la promoción del uso de elementos de protección y vehículos seguros, construcción de infraestructura segura e inclusiva y la  atención oportuna a los eventos viales. | 03  (Media) | 04  (Alta) |
| Incremento de conductas de riesgo | (R) Incremento de conductas de riesgo, a causa de uso de alcohol y sustancias  psicoactivas en la conducción | 03  (Media) | 05  (Muy alto) |
| (R) Incremento de siniestros; mayor al tendencial, por la aparición e incremento del uso de sustancias ilícitas, asociadas a los usuarios de las vías, sean conductores o usuarios más vulnerables  (peatones, ciclistas) | 05  (Muy alta) | 05  (Muy alto) |
| (O) Creación de estrategias de  educación, fiscalización y control para reducir conductas de riesgo. | 04  (Alta) | 04  (Alto) |
| (O) Mejorar los procesos de control y fiscalización, principalmente dirigido a conductores, orientado a desincentivar el uso de sustancias ilícitas durante la conducción, efectivizando las  consecuencias de su uso. | 03  (Medio) | 04  (Alto) |
| Incremento de la inseguridad ciudadana | (R) Por temor a ser víctimas de hechos delictivos en zonas vulnerables de las ciudades, se reduce el uso de modos sostenibles de transporte como la bicicleta y medios de transporte masivo. Se resalta que el diseño de espacio público asignado sólo a la fluidez vehicular desincentiva otras funciones de este, como actividades sociales y la  vigilancia ciudadana. | 04  (Alta) | 05  (Muy alto) |
| (O) Mejora de entornos vulnerables de las ciudades mediante la construcción de vías seguras, con espacios seguros, con lo que se espera que mejore la seguridad ciudadana y también la movilidad segura  de la población. | 03  (Media) | 05  (Muy alto) |
| **Tende ncias econó micas** | Incremento del empleo informal | (R) La prestación de servicios de traslado de personas y mercaderías bajo un entorno de informalidad, y sin cumplir los requisitos de seguridad vial exigidos por  ley, se verían incrementados desde el | 04  (Alta) | 05  (Muy alta) |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Temática** | **Tendencia** | **Riesgos/Oportunidades** | **Probabilidad**  **de ocurrencia** | **Potencial de**  **impacto** |
|  |  | autoempleo del sector transporte, lo que agravaría la inseguridad del sistema vial  por exposición. |  |  |
| (O) Gestionar criterios estructurales de seguridad vial para diferentes modos de transporte, la integración de servicios de corte nacional, cercanías y urbano; por ejemplo, terminales terrestres e  intercambiadores modales. | 03  (Media) | 03  (Medio) |
| (O) Fortalecer competencias en materia de educación vial, en los diversos niveles  educativos. | 03  (Media) | 04  (Alto) |
| (O)Fortalecimiento de los sistemas  integrados de transporte seguros. | 04  (Alta) | 05  (Muy alto) |
| (O) Fortalecer los controles de fiscalización para el cumplimiento de  estándares de seguridad vial. | 04  (Alta) | 05  (Muy alto) |
| Incremento de riesgo laboral | (R) La menor preferencia en el uso de vehículos o medios de transporte seguros usados para los viajes in itinere (hacia o del trabajo) o en desarrollo de la misión empresarial, generarían un riego  de incremento de siniestros viales. | 03  (Media) | 03  (Medio) |
| (O) Involucrar al sector productivo, desde el enfoque de las Responsabilidad Social Empresarial, en una participación activa y consciente en la disminución de los siniestros viales relacionados con la  actividad empresarial. | 03  (Media) | 04  (Alto) |
| (O) Fortalecer la legislación laboral existente en cuanto a las responsabilidades de los empleadores para adoptar medidas de seguridad para  desplazamientos in itinere | 03  (Media) | 04  (Medio) |
| (O) Inclusión de la responsabilidad en las adquisiciones de bienes y servicios que promuevan medidas efectivas orientadas  a la movilidad segura | 03  (Media) | 04  (Alto) |
| **Tende ncias polític as** | Incremento de la participación política y ciudadana | (R) El incremento de la participación política aumenta el riesgo de generación de normas sin sustento técnico, que afecten la estructura institucional para la  seguridad vial. | 05  (Muy alta) | 05  (Muy alto) |
| (O) Generación de valor público de la política pública que promueve procesos de participación, veeduría y asociatividad en pro del mejoramiento de la movilidad y de la mayor visibilidad de las víctimas  de siniestros viales. | 04  (Alta) | 04  (Alta) |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Temática** | **Tendencia** | **Riesgos/Oportunidades** | **Probabilidad**  **de ocurrencia** | **Potencial de**  **impacto** |
| **Tende ncias ambie ntales** | Aumento de la contaminación  Incremento de las Emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) | (R) El incremento del parque automotor en las ciudades causaría incremento en las externalidades de la movilidad como  daño ambiental y siniestros viales | 04  (Alta) | 05  (Muy alto) |
| (O) Promoción del uso de modos sostenibles de transporte, como las bicicletas, a través de infraestructura vial más segura e inclusiva. | 03  (Media) | 05  (Muy alto) |
| (O) Inclusión de tecnologías de motorización amigables con el cuidado  del medio ambiente. | 03  (Media) | 02  (Bajo) |

# Riesgos y oportunidades

De acuerdo con la evaluación de probabilidad de ocurrencia y potencial impacto, se identificaron y priorizaron los riesgos más críticos y las oportunidades más relevantes por cada una de las tendencias y de los escenarios de largo plazo:

**Análisis de tendencias**

* + - * Riesgos:

✔ Como consecuencia del aumento de la población mundial, y en particular en el Perú, se incrementará la exposición al riesgo de la población nacional a ser una víctima de siniestros, así como el colapso de los sistemas viales por el incremento de la tasa de motorización (especialmente vehículos particulares)

✔ Dados los bajos estándares de seguridad del actual sistema vial, existe un riesgo latente de ocurrencia de siniestros en donde se involucran, específicamente, personas económicamente activas (30-59 años) y jóvenes (12-17 años)

✔ Incremento de siniestros; mayor al tendencial, por la aparición e incremento del uso de sustancias ilícitas, asociadas a los usuarios de las vías, sean conductores o usuarios más vulnerables (peatones, ciclistas).

✔ La prestación de servicios de traslado de personas y mercaderías bajo un entorno de informalidad, y sin cumplir los requisitos de seguridad vial exigidos por ley, se verían incrementados desde el autoempleo del sector transporte, lo que agravaría la inseguridad del sistema vial por exposición.

✔ El incremento de la participación política aumenta el riesgo de generación de normas sin sustento técnico, que afecten la estructura institucional para la seguridad vial.

✔ El incremento del parque automotor en las ciudades causaría incremento en las externalidades de la movilidad como daño ambiental y siniestros viales

* + - * Oportunidades:

✔ A raíz de la COVID-19, el Estado peruano identifica la necesidad de impulsar y fortalecer el uso de modos sostenibles de transporte como la bicicleta y otros modos masivos, que sean seguros para la ciudadanía.

✔ Creación de estrategias de educación, fiscalización y control para reducir conductas de riesgo.

✔ Fortalecimiento de los sistemas integrados de transporte seguros.

✔ Fortalecer los controles de fiscalización para el cumplimiento de estándares de seguridad vial.

✔ Generación de valor público de la política pública que promueve procesos de participación, veeduría y asociatividad en pro del mejoramiento de la movilidad y de la mayor visibilidad de las víctimas de siniestros viales.

**Análisis de escenarios de largo plazo**

* + - * Riesgos:

✔ Carencia de elementos y vías inseguras incrementa la ocurrencia de siniestros viales, puede llevar a la pobreza a una familia a causa de los gastos incurridos para atender a las víctimas. Consecuencias e impactos económicos, sociales, laborales y psicológicos de las víctimas de siniestros viales que conlleven al incremento de la pobreza y el detrimento de la salud mental y la convivencia.

✔ La lentitud con la que el Estado actualiza la regulación y los servicios, en comparación con los avances tecnológicos crecientes en materia de seguridad vial (que pueden ir desde el diseño vial urbano y carretero, sistemas de control de tránsito velocidades, tecnología vehicular, licencias, revisión vehicular, contaminación ambiental y otros) crea vacíos que son aprovechados por privados con fines comerciales, o personas particulares para operar en condiciones no normadas.

✔ Incremento en la productividad implica incrementos en desplazamientos de personal, materias primas y producto terminado, lo que genera riesgo de aumento en la tendencia de la ocurrencia de siniestros viales por mayor movilidad de vehículos de gran calado.

✔ Debido a la crisis del COVID19, se reduce el crecimiento del país, afecta la recaudación fiscal, lo que limita la posibilidad de gestión de políticas públicas y ejecución en diferentes ámbitos, incluyendo la seguridad vial

✔ La desigual distribución del crecimiento se evidencia también en la inversión en grandes autopistas en las ciudades principales, en contraposición de las necesidades de los ciudadanos residentes alrededor de dichas vías, lo que incremente el clima de conflicto entre la ciudadanía, cada vez más empoderada y el gobierno

* + - * Oportunidades:

✔ Debido al mayor interés por el cuidado del medio ambiente, los ciudadanos harán uso de medios de transporte activos y/o sostenibles, que requerirán de un Sistema de Transporte Vial Seguro

✔ Innovación en sistemas de información que permitan mayor conocimiento para la toma de decisiones en materia de seguridad vial. Con el uso de nuevas tecnologías en el diseño e implementación de políticas y diversas intervenciones públicas, se podrá tener mejor información sobre la movilidad de las personas y los requerimientos de seguridad que demandarán. El uso de BIG data y otras tecnologías tendrán un papel importante al respecto.

✔ El avance en tecnología permitirá incorporar mejores y más efectivos elementos de seguridad activa y pasiva en los vehículos, haciéndolos más seguros para sus ocupantes y para los otros usuarios del entorno vial.

✔ Ante la pérdida de capital físico, se tendría la oportunidad de reconstruir un Sistema Vial con nueva infraestructura que incluya elementos/características de seguridad vial, con lo que se presentará una reducción de siniestros viales para periodos posteriores.

✔ Eficiencia en la disminución de muertos y heridos por siniestros viales mediante Una institucionalización efectiva de la gestión de la seguridad vial, la articulación adecuada de cada nivel de gobierno, sumadas a las herramientas técnicas y normativas para su adecuada gestión.

# Análisis de escenarios a largo plazo

El análisis de los escenarios de largo plazo es útil para identificar los posibles impactos positivos y negativos con mayor probabilidad de impacto sobre el problema público.

Los escenarios de largo plazo se presentan como narraciones plausibles, compuestas por tendencias, eventos y decisiones enlazados entre sí de manera coherente, a través de relaciones causales. Los escenarios describen cómo, desde una misma situación presente, se desarrollarían distintos contextos internacionales hasta el 2030, los cuales podría enfrentar el Perú (CEPLAN, 2018).

En este sentido es que, considerando los escenarios de largo plazo se identifican una serie de riesgos y oportunidades que podrían estar asociados con el problema público identificado para el desarrollo de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial.

## Tabla 38. Escenarios de Largo Plazo analizados105

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Escenario** | **Riesgos / Oportunidades** | **Probabilidad de**  **ocurrencia** | **Potencial de impacto** |
|  | (R) Crecimiento desordenado de |  |  |
|  | ciudades, que no contengan elementos |  |  |
|  | incluyen elementos/características de | 04 | 05 |
|  | seguridad adecuados en el Sistema Vial | (Alta) | (Muy alto) |
|  | para los usuarios en especial los más |  |  |
| **Expectativas** | vulnerables de las vías. |  |  |
| **crecientes de** | (R) Dicha carencia de elementos y vías |  |  |
| **la clase media** | inseguras incrementa la ocurrencia de |  |  |
|  | siniestros viales, puede llevar a la pobreza a una familia a causa de los  gastos incurridos para atender a las | 05  (Muy alta) | 05  (Muy alto) |
|  | víctimas. Consecuencias e impactos |  |  |
|  | económicos, sociales, laborales y |  |  |

1. Para el desarrollo del análisis de los escenarios de largo plazo se han tomado como referencia 02 documentos i) documento “Escenarios contextuales”. Disponible en: <https://www.ceplan.gob.pe/documentos_/escenarios-contextuales/> ; y ii) Informe de Análisis Prospectivo 2019. Disponible en [https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1504890/CEPLAN\_Informe%20de%20an%C3%A1lisis%20](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1504890/CEPLAN_Informe%20de%20an%C3%A1lisis%20prospectivo%202019_VF.pdf.pdf) [prospectivo%202019\_VF.pdf.pdf](https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/1504890/CEPLAN_Informe%20de%20an%C3%A1lisis%20prospectivo%202019_VF.pdf.pdf)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Escenario** | **Riesgos / Oportunidades** | **Probabilidad**  **de ocurrencia** | **Potencial de impacto** |
|  | psicológicos de las víctimas de siniestros viales que conlleven al incremento de la pobreza y el detrimento de la salud  mental y la convivencia. |  |  |
| (R) Con el incremento de la desigualdad de ingresos en los países en vías de desarrollo, como es el caso del Perú, se enfatizaría la pobreza en algunos focos del ámbito urbano, donde la provisión de servicios públicos e infraestructura no cumple con estándares de calidad. Ello generaría un impacto en la accesibilidad y sostenibilidad de los sistemas de  transporte en estos ámbitos. | 04  (Alta) | 04  (Alto) |
| (R) Altos índices de inseguridad ciudadana y contaminación ambiental, así como la falta de infraestructura que proteja a los usuarios viales, disminuyen el uso de medios de transporte activos. Al tener ciudades inseguras, se reduce el uso de medios de transporte activos como la caminata o la bicicleta, por lo tanto, se reduce la actividad física y, por ende, la salud de las personas. Al mismo tiempo, la contaminación se incrementa por el aumento de vehículos privados y se incrementan las enfermedades  respiratorias en la población. | 04  (Alta) | 04  (Alto) |
| (O) Empoderamiento de los ciudadanos (generación *milennial* y *posmilennials*), que demandarán una mayor y mejor provisión de servicios públicos, entre ellos un Sistema de transporte Vial  Seguro. | 03  (Medio) | 04  (Alto) |
| (O) Debido al mayor interés por el cuidado del medio ambiente, los ciudadanos harán uso de medios de transporte activos y/o sostenibles, que requerirán de un Sistema de Transporte  Vial Seguro. | 03  (Media) | 05  (Muy alto) |
| (O) Al presentarse un incremento de proyectos de conectividad en el transporte, existe la posibilidad de construcción de infraestructura segura  para los usuarios. | 04  (Alta) | 05  (Muy alta) |
| (O) Compromiso internacional por el  cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. | 03  (Media) | 05  (Muy alto) |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Escenario** | **Riesgos / Oportunidades** | **Probabilidad**  **de ocurrencia** | **Potencial de impacto** |
| **Aumento de la tecnología y mecanización**  **Escenario de disrupción tecnológica** | (R) Sistema Vial no adecuado para el uso de nuevas tecnologías en los modos de transporte es una condición que potencializa la ocurrencia de siniestros  viales y sus consecuencias. | 04  (Alta) | 05  (Muy alto) |
| (R) La lentitud con la que el Estado actualiza la regulación y los servicios, en comparación con los avances tecnológicos crecientes en materia de seguridad vial (que pueden ir desde el diseño vial urbano y carretero, sistemas de control de tránsito velocidades, tecnología vehicular, licencias, revisión vehicular, contaminación ambiental y otros) crea vacíos que son aprovechados por privados con fines comerciales, o personas particulares para operar en  condiciones no normadas. | 05  (Muy alta) | 05  (Muy alto) |
| (R) El uso de nuevas tecnologías supone el incremento de delincuencia cibernética, sobre todos en datos sensibles de movilidad de las personas y  usuarios de las vías | 03  (Media) | 05  (Muy alto) |
| (O) Innovación en sistemas de información que permitan mayor conocimiento para la toma de decisiones en materia de seguridad vial. Con el uso de nuevas tecnologías en el diseño e implementación de políticas y diversas intervenciones públicas, se podrá tener mejor información sobre la movilidad de las personas y los requerimientos de seguridad que demandarán. El uso de BIG data y otras tecnologías tendrán un  papel importante al respecto | 04  (Alta) | 05  (Muy alto) |
| (O) El incremento de uso de tecnologías de identificación de conductores y ubicación geolocalizada de vehículos, podrá agilizar la atención de víctimas de  siniestros viales. | 03  (Media) | 05  (Muy alta) |
| (O) Fomento para la inclusión de los Sistemas de Transporte Inteligente (ITS) | 04  (Alta) | 04  (Alto) |
| (O) Utilización de dispositivos de alta tecnología para la fiscalización constante de conductas de riesgo por parte de usuarios viales., peatones y conductores  de las vías. | 03  (Media) | 04  (Alta) |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Escenario** | **Riesgos / Oportunidades** | **Probabilidad**  **de ocurrencia** | **Potencial de impacto** |
|  | (O) Simplificación de procedimientos para la fiscalización y gestión de  infracciones de tránsito. | 04  (Alta) | 03  (Medio) |
| (O) El avance en tecnología permitirá incorporar mejores y más efectivos elementos de seguridad activa y pasiva en los vehículos, haciéndolos más seguros para sus ocupantes y para los  otros usuarios del entorno vial. | 05  (Muy alta) | 05  (Muy alto) |
| (O) El uso de tecnología puede agilizar las actividades de evaluación o inspección de vías existentes para tener  infraestructura más segura. | 04  (Alto) | 03  (Medio) |
| (O) Procesamiento de información en tiempo real para toma de acciones, mediante el uso de big data e inteligencia  artificial, etc. | 04  (Alto) | 03  (Medio) |
| (O) Las nuevas tecnologías, facilitaran la homogenización del desarrollo de capacidades en seguridad vial en el país, y con ello se incrementará el número de profesionales con las competencias y técnicas necesarias para implementar,  mantener y generar nuevas tecnologías | 03  (Medio) | 03  (Medio) |
| **Un nuevo superciclo para las materias primas** | (R) Incremento en la productividad implica incrementos en desplazamientos de personal, materias primas y producto terminado, lo que genera riesgo de aumento en la tendencia de la ocurrencia de siniestros viales por mayor movilidad  de vehículos de gran calado. | 04  (Alto) | 04  (Alto) |
| (O) Producto del aumento de la demanda mundial de materias primas se generará un incremento de ingresos fiscales en el país, lo cual brindaría una oportunidad para promover proyectos de infraestructura de transporte que cumplan con estándares mínimos de seguridad vial y para la implementación de estrategias en los tres niveles de gobierno que fortalezcan la articulación, coordinación y provisión de recursos humanos y financieros para la gestión de la seguridad vial a nivel nacional,  regional y provincial | 03  (Medio) | 04  (Alto) |
| **Ocurrencia de**  **un desastre mayor** | (R) Gran pérdida de capital físico, entre  infraestructura de transporte, urbana, saneamiento y vivienda. | 03  (Media) | 05  (Muy alto) |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Escenario** | **Riesgos / Oportunidades** | **Probabilidad**  **de ocurrencia** | **Potencial de impacto** |
|  | (R) Tramos carreteros ubicados en la red nacional y en las redes urbanas pueden sufrir cortes en su capacidad de brindar servicios debido a desastres naturales  (sismos, huaicos) | 03  (Media) | 05  (Muy alto) |
| (R) La posibilidad de ocurrencia de desastres aunada a la diversidad geográfica nacional limita la capacidad de acceso de los servicios sanitarios a zonas alejadas de los grandes centros  urbanos | 03  (Media) | 05  (Muy alto) |
| (O) Ante la pérdida de capital físico, se tendría la oportunidad de reconstruir un Sistema Vial con nueva infraestructura que incluya elementos/características de seguridad vial, con lo que se presentará una reducción de siniestros viales para  periodos posteriores. | 04  (Alta) | 05  (Muy alto) |
| **Crisis Económica Internacional** | (R) Debido a la crisis del COVID19, se reduce el crecimiento del país, afecta la recaudación fiscal, lo que limita la posibilidad de gestión de políticas públicas y ejecución en diferentes  ámbitos, incluyendo la seguridad vial. | 04  (Alta) | 05  (Muy alto) |
| (R) La recesión mundial conlleva a la predominancia de problemas estructurales tales como la precariedad e informalidad del empleo relacionado con  los servicios de transporte | 04  (Alta) | 04  (Alto) |
| (O) Rediseñar y adecuar la infraestructura existente orientada al automóvil, hacia modos de transporte seguros y sostenibles (caminar, bicicleta  y transporte masivo) | 03  (Media) | 05  (Muy alto) |
| (O) Desarrollar una oferta académica para el acceso a empleo formal en  servicios de transporte. | 03  (Media) | 03  (Medio) |
| **Crisis social** | (R) La ciudadanía ha perdido la confianza en las instituciones, particularmente en la gestión del gobierno nacional y regional en diferentes aspectos, incluyendo la  seguridad vial. | 04  (Alta) | 04  (Alto) |
| (R) La desigual distribución del crecimiento, se evidencia también en la inversión en grandes autopistas en las ciudades principales, en contraposición de las necesidades de los ciudadanos  residentes alrededor de dichas vías, lo | 04  (Alta) | 05  (Muy alto) |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Escenario** | **Riesgos / Oportunidades** | **Probabilidad**  **de ocurrencia** | **Potencial de impacto** |
|  | que incremente el clima de conflicto entre |  |  |
| la ciudadanía, cada vez más |
| empoderada y el gobierno. |
| (O) eficiencia en la disminución de |  |  |
| muertos y heridos por siniestros viales |  |  |
| mediante Una institucionalización |  |  |
| efectiva de la gestión de la seguridad | 04 | 05 |
| vial, la articulación adecuada de cada | (Alta) | (Muy alto) |
| nivel de gobierno, sumadas a las |  |  |
| herramientas técnicas y normativas para |  |  |
| su adecuada gestión. |  |  |

# Aspiraciones de la población

El problema público abordado en la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial al 2030 considera como marco general la Visión del Perú al 2050106, que representa las aspiraciones de toda la población y describe una situación futura de bienestar que queremos alcanzar en el país al 2050.

La visión del Perú al 2050, reafirma a la persona y su dignidad como el fin supremo de la sociedad y el Estado, y en virtud de ello es necesario prestar atención a la vida diaria de la población desde los niveles más locales que presentan contextos de alta complejidad. Esta propuesta de desarrolla a través de las siguientes dimensiones:

* + - 1. Las personas alcanzan su potencial en igualdad de oportunidades y sin discriminación para gozar de una vida plena
      2. Gestión sostenible de la naturaleza y medidas frente al cambio climático
      3. Desarrollo sostenible con empleo digno y en armonía con la naturaleza
      4. Sociedad democrática, pacífica, respetuosa de los derechos humanos y libre del temor y de la violencia
      5. Estado moderno, eficiente, transparente y descentralizado que garantiza una sociedad justa e inclusiva, sin corrupción y sin dejar a nadie atrás

A continuación, se presenta la síntesis de la visión al 2050:

***Síntesis de la Visión del Perú al 2050***

*Al 2050, somos un país democrático, respetuoso del Estado de derecho y de la institucionalidad, integrado al mundo y proyectado hacia un futuro que garantiza la defensa de la persona humana y de su dignidad en todo el territorio nacional.*

*Estamos orgullosos de nuestra identidad, propia de la diversidad étnica, cultural y lingüística del país. Respetamos nuestra historia y patrimonio milenario, y protegemos nuestra biodiversidad.*

1. Aprobada el 29 de abril de 2019 por consenso en el Foro del Acuerdo Nacional.

*El Estado constitucional es unitario y descentralizado. Su accionar es ético, transparente, eficaz, eficiente, moderno y con enfoque intercultural.*

*Juntos, hemos logrado un desarrollo inclusivo, en igualdad de oportunidades, competitivo y sostenible en todo el territorio nacional, que ha permitido erradicar la pobreza extrema y asegurar el fortalecimiento de la familia.*

El alineamiento del problema público en esta política tiene vinculación directa con tres de las dimensiones que aborda la Visión del Perú al 2050, considerando la mejora de calidad de vida de las personas. A continuación, se precisan los elementos a los que la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial:

**Dimensión 1: Las personas alcanzan su potencial en igualdad de oportunidades y sin discriminación para gozar de una vida plena.**

*La acción del Estado, orientada al desarrollo humano en todo el territorio nacional, continúa centrada en superar la pobreza, en erradicar la discriminación y en asegurar la igualdad en el acceso a oportunidades.*

Esta dimensión contiene afirmaciones específicas, vinculadas con la seguridad vial y el enfoque de sistema seguro para el transporte terrestre.

* *“Ninguna persona pierde su potencial por causas evitables”*
* *“Se han reducido significativamente todas las formas de discriminación y las inequidades sociales provenientes de desigualdades territoriales”*
* *“Contamos con sistemas de protección que garantizan los derechos de la niñez, mujeres, adultos mayores y personas con discapacidad”*
* *“El acceso al cuidado y a la atención pública de la salud es universal, equitativo, oportuno y de calidad, con enfoque intercultural, en todo el territorio. Se fomentan estilos de vida saludable y la prevención de enfermedades”*
* *“Se garantiza la óptima atención en todos los niveles, priorizando el primer nivel como entrada al sistema de salud”*
* *“Más familias acceden a viviendas dignas, con agua potable y saneamiento, en zonas seguras y adecuadas a su entorno”*
* *“Nuestra vida comunitaria, en las ciudades, se desarrolla en espacios públicos seguros, que son lugares de encuentro de nuestra diversidad, de actividades culturales, deportivas, de ocio y de recreación”*

## Dimensión 3: Desarrollo sostenible con empleo digno y en armonía con la naturaleza

*El crecimiento económico continuo, con competitividad, empleo digno y sostenibilidad ambiental se sustenta en el esfuerzo conjunto del Estado, las empresas, los trabajadores y la academia, en el marco de una economía social de mercado. Juntos hemos logrado una educación que genera talento humano calificado; una reducción significativa del déficit en infraestructura; un clima político y jurídico favorable y estable para atraer inversión privada; y el fomento de la innovación, la investigación, la creación, la adaptación y la transferencia tecnológica y científica. Hemos integrado exitosamente al Perú en la economía global.*

En esta dimensión, se precisan las siguientes afirmaciones vinculadas con el enfoque de sistema seguro:

* *“Su producción es limpia y sostenible, y aporta al crecimiento económico del país en condiciones de equidad social e intergeneracional”*
* *“Se ha desarrollado una infraestructura que permite una mayor conectividad y capacidades productivas formales dentro del territorio nacional”*
* *“Hemos construido una cultura de competitividad y de compromiso empresarial con los objetivos nacionales; contamos con entes reguladores fortalecidos; y avanzamos hacia la formalización de las actividades económicas, que nos permiten elevar nuestra productividad. Asimismo, continuamos mejorando la calidad del empleo y reduciendo la informalidad, con ingresos y condiciones adecuadas y con acceso a la seguridad social para garantizar la dignidad de las personas en todo su ciclo de vida”*
* *“El uso de nuestros territorios se da en armonía con el bien común e integrando valores sociales, culturales, económicos, políticos y ambientales”*

## Dimensión 4: Sociedad democrática, pacífica, respetuosa de los derechos humanos y libres del temor y de la violencia

*Nuestra democracia garantiza la vigencia de los derechos fundamentales, el imperio de la ley, el acceso a la justicia y la gobernabilidad, en toda la República.*

Esta dimensión presenta las siguientes afirmaciones:

* *“Nuestra democracia garantiza la vigencia de los derechos fundamentales, el imperio de la ley, el acceso a la justicia y la gobernabilidad, en toda la República.”*
* *“Somos un país respetuoso de nuestra Constitución y de los tratados y convenios internacionales celebrados por el Estado.”*
* *“Contamos con instituciones sólidas al servicio del ciudadano.”*

**Alineamiento marco supranacional**

La situación futura considerada en el marco de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial toma en cuenta las aspiraciones de la población, entendidas como el conjunto de ideas o imágenes de futuro deseadas para mejorar la accesibilidad universal de las personas, en el marco de la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible, el diseño e implementación de un Sistema Vial Seguro para llegar a la Visión Cero y la Visión de país al 2050.

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible al 2030, suscritos en el año 2015, promueven una nueva agenda para el desarrollo sostenible. Esta Agenda al 2030, constituye un marco general para el desarrollo de intervenciones en los países, es así como la seguridad vial, abordada mediante el problema público identificado en esta política, se encuentra alineada con el Objetivo 3. “Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades”, en el que de manera explícita se establece como meta

3.6. “Reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo”. Con la implementación del enfoque de sistema seguro y proyectando la “Visión Cero” que tiene como premisa “Cero victimas por siniestros viales” se espera que para el 2050 la situación futura deseada sea la de tener cero o lo más cercana cero el número de víctimas a causa de la movilidad en el Perú.

De manera complementaria, se han identificado las siguientes metas que se encuentran vinculadas con el problema público identificado.

## Tabla 39. Objetivos y metas de la Agenda 2030

|  |  |
| --- | --- |
| **OBJETIVOS** | **METAS** |
| ODS 3 - Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en  todas las edades | 3.6. Reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por siniestros viales en el mundo |
| ODS 11 - Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles | 11.1. De aquí a 2030, asegurar el acceso de todas las personas a viviendas y servicios básicos adecuados,  seguros y asequibles y mejorar los barrios marginales |
| 11.2. De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de  edad |
| 11.3. De aquí a 2030, aumentar la urbanización inclusiva y sostenible y la capacidad para la planificación y la gestión participativas, integradas y sostenibles de los  asentamientos humanos en todos los países |
| 11.7. De aquí a 2030, proporcionar acceso universal a zonas verdes y espacios públicos seguros, inclusivos y accesibles, en particular para las mujeres y los niños, las  personas de edad y las personas con discapacidad |

En este sentido, en cumplimiento de la meta 3.6 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible al 2030, esta política de seguridad vial del Perú busca reducir a la mitad las muertes y lesiones ocurridas a causa de siniestros viales en el país. Para tal fin, se alineó con el contexto internacional en el diseño e implementación del Sistema seguro de Movilidad que nos lleve a una situación futura deseada basada en la Visión de cero Fallecidos y Lesionados en el tránsito. Para llegará a este logro la OCDE en el 2017 establecieron diversas recomendaciones con el fin de liderar un cambio de paradigma y enfocarse en una Sistema Seguro en la Movilidad, entre ellas107: Pensar en vías públicas seguras mediante un liderazgo fuerte y sostenido, promoviendo el sentido de urgencia para obtener el cambio a una movilidad segura que se sustente en objetivos ambiciosos con metas concretas, mediante un escenario de trabajo por resultados con una responsabilidad compartida, entre los actores líderes de la seguridad vial. El enfoque sistémico tendrá como bases la recopilación, el análisis y la investigación de datos con

1. OCDE/FIT. Cero Muertes y Lesiones de Gravedad por Accidentes de Tránsito: Liderar un cambio de paradigma hacia un sistema seguro, 2017

el fin de interrelacionar todas las partes que lo componen y obtener efectos globales y hacer que el tránsito sea seguro para los usuarios vulnerables de la vía pública.

Así mismo, en febrero 2020 en la 3a Cumbre Interministerial de Estocolmo108, se socializaron las recomendaciones del grupo experto en materia de seguridad vial, los cuales concluyeron que los principales enfoques para lograr las metas previstas para la seguridad vial en los ODS, eran:

* 1. Cambiar modos de Movilidad pasando de la prevalencia de medios de transporte de motor/privado a la promoción de la movilidad activo y de transporte público.
  2. Incorporar prácticas que generen una Movilidad Sostenibles.
  3. Estandarizar los vehículos seguros que protejan tanto a ocupantes como a otros usuarios viales.
  4. Priorizar Movilidad Segura para infantes y usuarios vulnerables (peatones y ciclistas).
  5. Comprometer a todo actor y gestor del sistema de movilidad.
  6. Generar zonas 10 Km/h, 30 Km/h y 50 Km/h en zonas con alta interacción con usuarios vulnerables.
  7. Mejorar el Diseño Vial para moldear el comportamiento.
  8. Gestionar la Velocidad para proteger la vida.
  9. Incorporar más Tecnología en los procesos de fiscalización y control.

Como resultado de esta cumbre en octubre 2020: la ONU declaró en su Resolución 299/74 que “*el periodo 2021-2030 Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, que tendrá́ por objetivo reducir las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico por lo menos en un 50 % de 2021 a 2030, y, a este respecto, exhorta a los Estados Miembros a que sigan adoptando medidas hasta 2030 con respecto a todas las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionadas con la seguridad vial, en particular la meta 3.6, de conformidad con la promesa hecha en el foro político de alto nivel de 2019 sobre el desarrollo sostenible celebrado bajo los auspicios de la Asamblea General, teniendo especialmente en cuenta lo que resta de la década de acción para cumplir los Objetivos de Desarrollo Sostenible para 2030 en su totalidad”109*

El planteamiento de la situación futura deseada recoge los acuerdos internacionales, realiza un análisis de los riesgos y define líneas de intervención a la luz de las oportunidades del escenario contextual local e internacional y establece el índice medido en tasa de muertos y lesionados por 100.000 habitantes con el fin de salvar la mayor cantidad de vidas de los siniestros viales en 10 años.

1. Organización Mundial de Salud. Declaración de Estocolmo, 3a Cumbre Global de Seguridad Vial. Estocolmo: OMS, febrero 2020
2. Asamblea General de Naciones Unidas. Resolución AG299/Sesión74. Nueva York: ONU, septiembre 2020.

# Alternativas de solución

Las alternativas de solución constituyen los posibles cursos de acción para la solución del problema público; son identificadas tomando como referencia la delimitación y estructuración del problema público y la situación futura deseada, entre otras fuentes de información. (CEPLAN, 2018).



*“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”*

## Gráfico 56. Árbol de problemas



Tomando en cuenta el problema público establecido en la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial, se ha identificado las alternativas de solución, considerando estrategias exitosas utilizadas en el mundo para la implementación del enfoque de Sistema Seguro y la Visión Cero para la seguridad vial y las Recomendaciones del Grupo de Expertos Académicos para la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial en documento denominado Salvar vidas más allá de 2020: Los próximos pasos.

Con la finalidad de identificar las alternativas de solución, se consideró el propósito de esta política, así como los efectos y la consecuencia final, en función al problema público identificado

El proceso de formulación del árbol de problemas se ha surtido de manera participativa con diferentes actores institucionales, lo que permitió identificar las causas que conllevaban al problema público y en un ejercicio que contó con el acompañamiento técnico de asesores externos, se plantearon las posibles soluciones que permitirían de manera integral atender esta problemática que afecta la vida de los peruanos.

Es de resaltar que al plantear como fundamento técnico y teórico la construcción del “Sistema Seguro de Movilidad” no es viable establecer una única solución, esto con base en que, como se aprecia en el Gráfico 56, la problemática es multicausal y se requiere de enfocar los esfuerzos para mitigarla, definiendo lineamientos sobre mejoras con acciones integrales y complementarias:

La Organización Mundial de la Salud en su Plan Mundial Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020 especificó la necesidad diseñar estrategias en el marco de una visón nacional de Movilidad Sostenible; establecer metas de reducción víctimas (muertos/lesionados) ambiciosas pero cumplibles, fortalecer la infraestructura y capacidad técnica y financiera para gestionar y ejecutar actividades de seguridad vial a nivel nacional y regional y tomar decisiones públicas y hacer seguimiento permanente al desempeño con base en evidencia científica de calidad.110

En este sentido, definieron 5 líneas de acción necesarias para abordar el problema público, con la premisa de simultaneidad y complementariedad entre ellos. Estas 5 líneas de acción constituyen la estructura operativa para construir el Sistema Seguro de Movilidad, está política define sus alternativas de solución entrono a su cumplimiento, a saber:111

1. **Gestión de la seguridad vial**: Crear/fortalecer el organismo coordinador que, a través de alianzas multisectoriales tenga como función y capacidad para elaborar y gestionar planes, programas, estrategias y proyectos nacionales en materia de seguridad vial con fundamento en la recopilación de datos y la investigación probatoria para evaluar la gestión y medir la eficacia.
2. **Vías de tránsito y movilidad más seguras**: Aumentar y fortalecer las características de calidad y seguridad de las vías con el fin de proteger a todos sus usuarios, en especial a los más vulnerables (peatones y ciclistas) y a los más expuestos (motociclistas). Como herramienta fundamental se propone
3. Oorganización Mundial de la Salud, Plan Mundial de la Seguridad Vial, 2011.
4. Ibid

desarrollar evaluaciones de a nuevos proyectos y a la infraestructura viaria en funcionamiento, enfatizando en el mejoramiento de la planificación, el diseño, la construcción y el funcionamiento de las vías teniendo en cuenta la seguridad. En este pilar cobra relevancia el factor de “Gestión de la Velocidad” como estrategia que combina mejoras en infraestructura con control operativo y el uso de tecnologías que mitiguen la amenaza contra la fragilidad humana.

1. **Vehículos más seguros**: Fomentar el uso de medios de transporte más seguros mediante la creación de un entorno normativo y técnico que motiven el uso de mejores tecnologías de seguridad pasiva y activa de los vehículos. Promoviendo sistemas de información a consumidores e incentivos destinados a acelerar la introducción de nuevas tecnologías.
2. **Usuarios de vías de tránsito más seguros**: Aumentar el uso de elementos de seguridad (cinturón de seguridad y casco, entre otros) y reducir los comportamientos de riesgo como hacer uso de velocidades inadecuadas y conducir bajo efectos de alcohol y/o sustancias psicoactivas, mediante estrategias para el cumplimiento permanente de las normas y el diseño de programas educativos de largo plazo para los nuevos usuarios viales y de corto plazo para el mejoramiento de la interacción de usuarios y sus medios de transporte.
3. **Respuesta tras los siniestros viales**: Ofrecer una respuesta oportuna a las emergencias ocasionadas por los siniestros de tránsito, mediante una mejora capacidad de los sistemas de salud y el diseño de protocolos y procesos para brindar a las víctimas tratamiento de emergencia apropiado y rehabilitación a largo plazo.

De acuerdo con estos parámetros de acción establecidos a nivel mundial y con el árbol de problemas definido en esta política, se plantearon diferentes acciones para su posible solución, mantenido las premisas de simultaneidad y complementariedad, exigidas por la OMS para constituir un Sistema Seguro de Movilidad.

Siguiendo con la metodología establecida en la Guía de Políticas Nacionales, estas opciones se pusieron a consideración de diferentes actores públicos y privados, mediante el Diseño de una Metodología Participativa de Evaluación, convocando tres grupos focales: sociedad civil, Consejos Regionales y Comisión Interministerial de seguridad Vial, para definir las alternativas de solución.

Este proceso de evaluación arrojó las siguientes conclusiones112:

* Todas las posibles soluciones fueron consideradas pertinentes para atender el problema público.
* Las posibles soluciones enfocadas en Comportamiento Humano, Infraestructura y Atención del evento fueron las mejor evaluadas.
* El criterio de viabilidad financiera fue el que más preocupo a los participantes.

1. Ver el proceso de calificación y evaluación de las alternativas en el en el Anexo 2

* Los temas de fortalecimiento institucional (Creación de ente rector, articulación interinstitucional y articulación con territorios) fueron los que más centraron las opiniones.

De acuerdo con estos resultados, el equipo técnico concluyó que todas las posibles soluciones cumplían con las características de complementariedad, viabilidad, pertinencia e impacto necesarios para ser consideradas como alternativas de solución, al ser interdependientes y no excluyentes entre sí.

En este sentido, se identificaron evidencias de implementación a nivel internacional para establecer el impacto que han tenido y considerar de esta forma la posibilidad de éxito en su implementación (Ver Tabla 40).

## Tabla 40. Riesgos/oportunidades abordadas con alternativas de solución

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causa directa** | **Causa indirecta** | **Riesgos/Oportunidades**  **abordados** | **Alternativas de**  **solución** | **Característic**  **a** | **Evidencia Internacional** |
| **Débil institucionalidad de la seguridad vial** | **Débil coordinación y delimitación de funciones de la seguridad vial** | **Riesgos**  La prestación de servicios de traslado de personas y mercaderías bajo un entorno de informalidad, y sin cumplir los requisitos de seguridad vial exigidos por ley, se verían incrementados desde el autoempleo del sector transporte, lo que agravaría la inseguridad del sistema vial por exposición.  El incremento de la participación política aumenta el riesgo de generación de normas sin sustento técnico, que afecten la estructura institucional para la seguridad vial.  La lentitud con la que el Estado actualiza la regulación y los servicios, en comparación con los  avances tecnológicos | Fortalecimiento de la articulación y coordinación interinstitucional multinivel | Nueva | **Dirección General de Tráfico DGT. (España):**  **Función:** Desarrollo de acciones tendentes a la mejora del comportamiento y formación de los usuarios de las vías, y de la seguridad y fluidez de la circulación de vehículos y la prestación al ciudadano de todos los servicios administrativos relacionados con las mismas.  **Estructura:** Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, adscrita al Ministerio del Interior. Tiene personalidad jurídica pública diferenciada, patrimonio y tesorería propios, autonomía de gestión y plena capacidad jurídica y de obrar, y dentro de su esfera de competencias.  **Resultados:** En la Década de la Seguridad Vial se redujeron los fallecidos en siniestros viales en un 68% (2001:5.517 – 2019:1.755) Tasa 2016  4.1 fallecidos X cada 100K habitantes.  **Administración Noruega de las Vías Públicas (NPRA):**  **Función:** Responsable de la  planificación, la construcción y el |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causa directa** | **Causa indirecta** | **Riesgos/Oportunidades**  **abordados** | **Alternativas de**  **solución** | **Característic**  **a** | **Evidencia Internacional** |
|  |  | crecientes en materia de seguridad vial (que pueden ir desde el diseño vial urbano y carretero, sistemas de control de tránsito velocidades, tecnología vehicular, licencias, revisión vehicular, contaminación ambiental y otros) crea vacíos que son aprovechados por privados con fines comerciales, o personas particulares para operar en condiciones no normadas.  Debido a la crisis del COVID19, se reduce el crecimiento del país, afecta la recaudación fiscal, lo que limita la posibilidad de gestión de políticas públicas y ejecución en diferentes ámbitos, incluyendo la seguridad vial.  **Oportunidades** Fortalecimiento de los sistemas integrados de transporte seguros. |  |  | funcionamiento de las redes de carreteras nacionales y del condado, la inspección y los requisitos de los vehículos, la formación de los conductores y la concesión de licencias. **Estructura:** Liderada por la Dirección de Carreteras Públicas, que es una agencia autónoma subordinada al Ministerio de Transporte y Comunicaciones**.**  **Resultados:** Reducción de 47% (2008:255 – 2016:135) Tasa 2016 2.6 X  100K habitantes.  **Unidad Nacional de Seguridad Vial UNASEVI (URUGUAY):**  **Función:** regulación y el control de las actividades relativas al tránsito y la seguridad vial en todo el territorio nacional.  **Estructura:** órgano desconcentrado del poder ejecutivo, vinculado a través del Ministerio de Transporte y Obras Públicas.  **Resultados:** Reducción de 22% (2011:572 – 2016:446) Tasa 2016 13.4 X  100K habitantes. |
| **Desarticulación en el sistema de información y**  **baja generación** | Promover la interoperabilidad de los sistemas de  información entre las | Nueva | **Suecia.**  STRADA Sistema de información  nacional que recopila datos de lesiones y colisiones en todo el sistema de |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causa directa** | **Causa indirecta** | **Riesgos/Oportunidades**  **abordados** | **Alternativas de**  **solución** | **Característic**  **a** | **Evidencia Internacional** |
|  | **del conocimiento** | Fortalecer los controles de fiscalización para el cumplimiento de estándares de seguridad vial.  Generación de valor público de la política pública que promueve procesos de participación, veeduría y asociatividad en pro del mejoramiento de la movilidad y de la mayor visibilidad de las víctimas de siniestros viales.  Eficiencia en la disminución de muertos y heridos por siniestros viales mediante Una institucionalización efectiva de la gestión de la seguridad vial, la articulación adecuada de cada nivel de gobierno, sumadas a las herramientas técnicas y normativas para su adecuada gestión.  Innovación en sistemas de información que permitan mayor conocimiento para la | instituciones vinculadas y la gestión del conocimiento |  | transporte por carretera. 68 hospitales colaboran con STRADA. La implementación tomó 15 años y aún está en ejecución.  **Ródano.**  Recopila datos sobre todos los casos después de una colisión en la carretera, tanto si la víctima está hospitalizada como si no. Las lesiones se codifican en la escala abreviada de lesiones (AIS). El registro comenzó en 1996 e involucra a  50 hospitales. Se vincula con los registros policiales cuando está disponible y utiliza información común  **Londres.**  Mapa en línea disponible con las colisiones fatales y graves en Londres desde 2005 y puede filtrar por año, usuario de la vía, gravedad del siniestro y grupo de edad.  **Lisboa.**  Técnicas de modelado estadístico para predecir el conteo de colisiones en posibles puntos críticos de seguridad vial. Modelo jerárquico bayesiano implementado en una herramienta  denominada Reactive Analytic Prediction |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causa directa** | **Causa indirecta** | **Riesgos/Oportunidades**  **abordados** | **Alternativas de**  **solución** | **Característic**  **a** | **Evidencia Internacional** |
|  |  | toma de decisiones en materia de seguridad vial. Con el uso de nuevas tecnologías en el diseño e implementación de políticas y diversas intervenciones públicas, se podrá tener mejor información sobre la movilidad de las personas y los requerimientos de seguridad que demandarán. El uso de BIG data y otras tecnologías tendrán un papel importante al respecto. |  |  | Toolkit for Road Safety (RAPTO). Método más proactivo que también evita inversiones inadecuadas en seguridad vial basadas en la mala interpretación de cifras de colisión naturalmente volátiles.  **Buenos Aires**  Observatorio de seguridad vial para recopilar, analizar y publicar datos de siniestros viales, teniendo como base, datos objetivos sobre infraestructura, tráfico y espacio exterior procesados y analizados por equipos de ciencia de datos que colabora estrechamente con especialistas en datos de tráfico y seguridad vial. Incluye aproximadamente 1500 variables y con datos desde 2014 de siniestros con información sobre el tráfico, las características de la carretera, los edificios, el clima y el tiempo. Investigó las diferencias entre los lugares donde se produjeron y no se produjeron colisiones. También trazó un mapa de indicadores de riesgo que son importantes para hacer predicciones sobre la probabilidad y el impacto de una colisión de tráfico. identificó grupos específicos expuestos a un mayor riesgo  y comportamiento de los conductores. |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causa directa** | **Causa indirecta** | **Riesgos/Oportunidades**  **abordados** | **Alternativas de**  **solución** | **Característic**  **a** | **Evidencia Internacional** |
|  | **Ineficientes procesos de fiscalización y sanción** |  | Asegurar procesos de fiscalización y sanción eficientes y eficaces | Optimizada | **Estado de Jalisco (México)**  Modificó su legislación sobre la conducción bajo los efectos del alcohol en noviembre de 2010 para bajar el límite de concentración de alcohol en la sangre de 0,15 g/dl a 0,05 g/dl, e introdujo sanciones más severas por su infracción. en 2013 realizó una modificación de la ley para establecer formalmente el establecimiento de controles aleatorios del consumo de alcohol y un protocolo para su ejecución.  **Nueva Gales (Australia)**  La introducción de cámaras detectoras de velocidad, en conjunto con la promoción e implementación de control del cumplimiento de la normatividad fue muy eficaz en esta jurisdicción australiana. De los primeros 28 radares de tráfico instalados y en funcionamiento, generó una reducción del 71% en el exceso de velocidad, lo que produjo una reducción del 89 % en  las muertes en los lugares tratados. |
| **Reducido cumplimiento de las funciones para ejercer la**  **responsabilidad** | Promoción del cumplimiento vinculante en los gestores del sistema  vial multinivel | Nueva | **Colombia**  Los Consejos Territoriales de Seguridad Vial son instrumentos de coordinación interinstitucional que permiten a las  entidades del orden nacional promover |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causa directa** | **Causa indirecta** | **Riesgos/Oportunidades**  **abordados** | **Alternativas de**  **solución** | **Característic**  **a** | **Evidencia Internacional** |
|  | **compartida en la seguridad vial** |  |  |  | la gestión de políticas públicas en los territorios, mediante el compromiso de gobernadores y alcaldes en la ejecución de los Planes Departamentales y Municipales de Seguridad Vial en los cuales se plantean estrategias (articuladas entre los diferentes miles de gobierno) que permitan reducir los índices de morbi–mortalidad en las regiones (Resolución 097 de 2019 de la  Agencia Nacional de seguridad Vial). |
| **Actitudes y comportamiento s que generan vulnerabilidad en los usuarios de las vías** | **Deficiente estrategia para la educación vial** | **Riesgos**  Dados los bajos estándares de seguridad del actual sistema vial, existe un riesgo latente de ocurrencia de siniestros en donde se involucran, específicamente, personas económicamente activas (30-59 años) y jóvenes (12-17 años).  Incremento de siniestros; mayor al tendencial, por la aparición e incremento del uso de sustancias ilícitas, asociadas a los usuarios de las vías, sean conductores o usuarios más vulnerables  (peatones, ciclistas). | Optimización de la estrategia de educación vial a usuarios de las vías | Nueva | **Camboya:**  Mediante un enfoque cooperativo de la educación y la observancia en los programas de empoderamiento juvenil, se emprendió un programa de seguridad vial de dos días en seis provincias. En acompañamiento de la policía en puestos de control nocturnos que proporcionan educación a los infractores sobre el respeto a la ley, los riesgos de no usar casco y de beber en la conducción. La red Young Ambassadors for Road Safety permite a estudiantes diseñar iniciativas sostenibles de concienciación sobre la seguridad vial para sus compañeros. Por otro lado, CamSafe (ONG)promueve programas con jóvenes de la comunidad mediante  intervenciones con videos de seguridad |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causa directa** | **Causa indirecta** | **Riesgos/Oportunidades**  **abordados** | **Alternativas de**  **solución** | **Característic**  **a** | **Evidencia Internacional** |
|  |  | **Oportunidades**  Creación de estrategias de educación, fiscalización y control para reducir conductas de riesgo. |  |  | vial, servicios para discapacitados y educan a los escolares sobre seguridad vial. Los miembros se coordinan con la Cruz Roja, las ONG y los sectores privados durante eventos importantes como el Año Nuevo Jemer, el Día del Pchum Ben y la Semana de la Seguridad Vial. Como resultado, las encuestas indican que las actitudes de los conductores para beber y conducir disminuyeron del 55% al 22% en seis meses y las muertes por siniestros relacionados con el conductor disminuyeron en un 34% en 2016. En materia de usos de casco mejoró la actitud hacia el uso en pasajero/acompañante de motocicleta  del 86% al 98%. |
| **Deficiente proceso de licenciamiento a conductores de vehículos menores y mayores** | Modernizar el proceso de licenciamiento a conductores de vehículos menores y mayores | Optimizada | **Estados Unidos**  Los sistemas de licencias escalonadas para nuevos conductores han permitido en EE. UU. generar procesos para mejorar la seguridad en jóvenes que aspiran a tener su permiso de conducción. Las etapas del proceso son: Etapa de aprendizaje. los conductores siempre deben ser supervisados por un adulto. Etapa intermedia. edad mínima requerida y restricciones sobre la  conducción nocturna y la cantidad de |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causa directa** | **Causa indirecta** | **Riesgos/Oportunidades**  **abordados** | **Alternativas de**  **solución** | **Característic**  **a** | **Evidencia Internacional** |
|  |  |  |  |  | pasajeros. Etapa con todos los privilegios. edad mínima y aprobación de exámenes de etapas anteriores. La cantidad de siniestros en los cuales estaban implicados conductores nóveles disminuyó en los estados con programas de otorgamiento de licencias más exigentes. Entre las características identificadas se encuentran: Una edad mínima de 16 años para obtener el permiso de aprendizaje (permiso de principiante) el cual se extiende por al menos seis meses antes de poder solicitar una licencia provisional. 50 a  100 horas de conducción supervisada. Edad mínima de 17 años para obtener la licencia intermedia. Restricciones que impidan conducir de noche. límite en la cantidad de pasajeros adolescentes permitidos en el vehículo. Edad mínima de 18 años para obtener una licencia con  todos los privilegios. |
| **Información y comunicación en seguridad vial no efectivas** | Efectivizar la estrategia de información y comunicación | Optimizada | **Rusia**  En el periodo 2010-2014 se prepararon y lanzaron cuatro grandes campañas en las regiones de Lipetskaya y Ivanovskaya centradas en el uso del cinturón de seguridad, el exceso de velocidad y el uso de sistemas de  retención infantil, acompañadas de |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causa directa** | **Causa indirecta** | **Riesgos/Oportunidades**  **abordados** | **Alternativas de**  **solución** | **Característic**  **a** | **Evidencia Internacional** |
|  |  |  |  |  | medidas de vigilancia del cumplimiento. La evaluación mostró una reducción sostenida del porcentaje de vehículos que superaban el límite de velocidad: del 54,7% (2012) al 40,1% (2013) en  Ivanovskaya Oblast; y del 47,0% (2011) al 26,1% (2013) en Lipetskaya Oblast. La prevalencia total del uso del cinturón de seguridad subió del 52,4% (2010) al  73,5% (2013) entre todos los habitantes de la región de Lipetskaya, y del 47,5% (2011) al 88,8% (2013) en la región de  Ivanovskaya. |
| **Bajos estándares de seguridad vehicular** | **Insuficiente marco técnico – legal para el control de ingreso, operación y salida de vehículos del parque automotor** | **Riesgos**  Como consecuencia del aumento de la población mundial, y en particular en el Perú, se incrementará la exposición al riesgo de la población nacional a ser una víctima de siniestros, así como el colapso de los sistemas viales por el incremento de la tasa de motorización (particularmente vehículos particulares).  El incremento del parque automotor en las ciudades | Fortalecimiento del control de ingreso, operación y baja de vehículos del parque automotor | Optimizada | **España:**  Un estudio realizado por la Comisión Europea en el año 2006, dentro del proyecto de investigación SARAC II, midió el impacto en la seguridad de los mismos modelos y marcas de automóviles durante varias generaciones, llegando a la conclusión de que, en el salto de 3-5 generaciones, es decir entre 6 y 10 años (una generación de vehículos son 2 años), el riesgo de lesión grave o mortal se reduce un 45-65%. Rosa Ramírez, subdirectora de Estadística de la Dirección General de Tráfico (DGT) explica la razón: “Los nuevos vehículos introducen nuevos  mecanismos de seguridad, algunos |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causa directa** | **Causa indirecta** | **Riesgos/Oportunidades**  **abordados** | **Alternativas de**  **solución** | **Característic**  **a** | **Evidencia Internacional** |
|  |  | causaría incremento en las externalidades de la movilidad como daño ambiental y siniestros viales.  Incremento en la productividad implica incrementos en desplazamientos de personal, materias primas y producto terminado, lo que genera riesgo de aumento en la tendencia de la ocurrencia de siniestros viales por mayor movilidad de vehículos de gran calado.  **Oportunidades**  El avance en tecnología permitirá incorporar mejores y más efectivos elementos de seguridad activa y pasiva en los vehículos, haciéndolos más seguros para sus ocupantes y para los otros usuarios del entorno vial. |  |  | obligados por la normativa, que han supuesto un menor riesgo de resultar gravemente herido o muerto en accidente de tráfico”. En otro estudio, en este caso del RACE, en colaboración con Bosch, se recogen las conclusiones de una prueba de impacto entre dos vehículos con una diferencia de 20 años. En este sentido en España se adelantan las Inspecciones Técnicas a Vehículos ITV que incluyen ciclomotores y cuadriciclos. Un estudio realizado por la Comisión Europea en el año 2006, dentro del proyecto de investigación SARAC II, midió el impacto en la seguridad de vehículos durante varias generaciones, la conclusión estableció que entre 6 y 10 años (una generación de vehículos son 2 años), el riesgo de lesión grave o mortal se reduce un 45- 65%. La Dirección General de Tráfico (DGT) explica: “Los nuevos vehículos introducen nuevos mecanismos de seguridad, algunos obligados por la normativa, que han supuesto un menor riesgo de resultar gravemente herido o muerto en accidente de tráfico”. En otro estudio, en este caso del RACE, en colaboración con Bosch, demostró que  “conductores de utilitarios modernos |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causa directa** | **Causa indirecta** | **Riesgos/Oportunidades**  **abordados** | **Alternativas de**  **solución** | **Característic**  **a** | **Evidencia Internacional** |
|  |  |  |  |  | sufrían heridas de consideración, pero no mortales; mientras que los de vehículos antiguos sufrían lesiones mortales”. Durante 2015 se inspeccionaron 19 millones de vehículos de estos 3,5 millones no superaron la primera la inspección obligatoria (18%), es decir uno de cada cinco vehículos fue rechazado por no reunir las condiciones mínimas de seguridad o por emitir a la atmósfera emisiones contaminantes y nocivas superiores a lo establecido por la ley. Se detectaron 22 millones de defectos, de los que algo más de 6 millones eran graves (aquellos que automáticamente imposibilitan que un vehículo pase la ITV). El promedio de errores graves detectados por vehículo rechazado fue de 1,8 defectos, ya que en muchos de ellos se detectaron más de un defecto grave.  **Londres**  Los vehículos utilizados por los contratistas de la ciudad deben estar equipados con sistemas de detección de peatones / ciclistas de punto ciego.  **Boston** |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causa directa** | **Causa indirecta** | **Riesgos/Oportunidades**  **abordados** | **Alternativas de**  **solución** | **Característic**  **a** | **Evidencia Internacional** |
|  |  |  |  |  | Como resultado del análisis de siniestros de tránsito en donde se vieron involucrados vehículos de gran tamaño con peatones y ciclistas el Ayuntamiento de Boston aprobó una ordenanza de protección lateral de camiones que implica que todos los camiones propiedad y contratados por de la ciudad estén equipados con guardias laterales, espejos convexos, espejos cruzados y calcomanías de concienciación de punto ciego, así como, exigencia de evaluación y aprobación antes de que se  proporcione cualquier trabajo o servicio. |
| **Requisitos técnicos de seguridad vehicular que no cumplen los estándares internacionales recomendados** | Mejorar estándares para requisitos técnicos de seguridad vehicular | Optimizada | **Londres**  Los datos de siniestros evidencian que la cantidad de muertes o lesiones graves que involucran una colisión de autobús ha disminuido en un 55% durante la última década, pero los conflictos de autobuses aún representan un alto riesgo para los usuarios vulnerables de la carretera. La mitad de las muertes de ciclistas y el 23% de las muertes de peatones involucraron un vehículo pesado en 2016. En este sentido el Transport for London (TFL) definió estándares seguros que se incorporarán en todos los nuevos autobuses de  Londres y los contratos de operadores |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causa directa** | **Causa indirecta** | **Riesgos/Oportunidades**  **abordados** | **Alternativas de**  **solución** | **Característic**  **a** | **Evidencia Internacional** |
|  |  |  |  |  | de autobuses a partir de finales de 2018. Los estándares incluyen tecnologías como la asistencia de velocidad inteligente y el frenado autónomo de emergencia, mejoras directas y visión indirecta para los conductores, sistemas para prevenir errores de frenado del conductor y autobuses fuera de control, y señales de audio y visuales para alertar a otros usuarios de la vía, también incluye el rediseño de la parte delantera de los autobuses para ayudar a reducir el impacto de una colisión. La incorporación progresiva de las normas de seguridad también se dirigió a los sectores de la logística y la construcción a través del Esquema de permisos de normas de seguridad para vehículos pesados. Para 2024, todos los operadores deben estar certificados por la acreditación FORS más alta, que incluye equipos de seguridad para vehículos. TfL también está invirtiendo en la formación de conductores y en campañas de comunicación para la  industria. |
| **Insuficiente gestión de**  **velocidades** | **Inadecuadas velocidades de**  **circulación que** | **Riesgos**  La desigual distribución del crecimiento se evidencia | Adecuación de velocidades de  circulación acorde a | Optimizada | **Suecia**  El Instituto Sueco de Investigación del Transporte (VTI) estimó que la |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causa directa** | **Causa indirecta** | **Riesgos/Oportunidades**  **abordados** | **Alternativas de**  **solución** | **Característic**  **a** | **Evidencia Internacional** |
|  | **generan inseguridad vial** | también en la inversión en grandes autopistas en las ciudades principales, en contraposición de las necesidades de los ciudadanos residentes alrededor de dichas vías, lo que incremente el clima de conflicto entre la ciudadanía, cada vez más empoderada y el gobierno.  **Oportunidad**  A raíz de la COVID-19, el Estado peruano identifica la necesidad de impulsar y fortalecer el uso de modos sostenibles de transporte como la bicicleta y otros modos masivos, que sean seguros para la ciudadanía.  Debido al mayor interés por el cuidado del medio ambiente, los ciudadanos harán uso de medios de transporte activos y/o sostenibles, que requerirán de un Sistema de  Transporte Vial Seguro. | las condiciones particulares de diferentes tramos viales |  | moderación del tráfico, junto con la separación de los viajes activos del tráfico motorizado, contribuyó a tres cuartas partes de todas las reducciones de los traumatismos graves causados por el tránsito en las carreteras de Gotemburgo entre 1990 y 2003. En este período, los costes de inversión y mantenimiento de las medidas de control del tráfico ascendieron a 21 millones de euros, mientras que los beneficios socioeconómicos logrados mediante la reducción de las muertes y lesiones graves en las carreteras se estimaron en 1000 millones de euros. Cada euro invertido generó 48 € en beneficios socioeconómicos.  **Kenia**  Una evaluación de referencia (Ene/2008  – jul/2011) indicó que en los alrededores de las escuelas se habían producido 266 casos de traumatismos, que habían segado las vidas de 38 escolares. Las escuelas que se encontraban más cerca de autopistas y vías con alto nivel de tránsito conllevaban más riesgo para los niños. Por tal razón, se puso en práctica un proyecto de seguridad escolar en 20 escuelas de primaria de los  subcondados de Naivasha y Thika |
| **Insuficientes prácticas de gestión pública para pacificar el tránsito en las vías** |  |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causa directa** | **Causa indirecta** | **Riesgos/Oportunidades**  **abordados** | **Alternativas de**  **solución** | **Característic**  **a** | **Evidencia Internacional** |
|  |  |  |  |  | (2011-2014), cuyo principal objetivo era garantizar que los niños pudieran realizar de forma segura sus trayectos de ida y vuelta de la escuela, se centró en  20.000 escolares vulnerables, el 49% de ellos niñas. Se llevaron a cabo una serie de intervenciones de gran impacto para reducir el riesgo de siniestros de tránsito para los niños en el trayecto de ida y vuelta de la escuela. Algunas de estas intervenciones fueron la instalación de controles de velocidad alrededor de las escuelas, la mejora de la visibilidad tanto de los niños como de los pasos para peatones, modificaciones del entorno, medidas de supervisión en los cruces y actividades de sensibilización para los niños, maestros y padres. Como resultado el número de siniestros registró un descenso del 37% en Thika y del 49% en Naivasha en comparación con las cifras de referencia de cuatro años atrás. El número de defunciones descendió un 83% en Naivasha y un 60% en Thika.  **Bogotá**  Mediante la consolidación de datos sobre siniestros viales de diferentes fuentes de información, entre ellas la  Policía, el Instituto Nacional de Medicina |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causa directa** | **Causa indirecta** | **Riesgos/Oportunidades**  **abordados** | **Alternativas de**  **solución** | **Característic**  **a** | **Evidencia Internacional** |
|  |  |  |  |  | Legal y el Ministerio de Salud Pública. se identificó que los peatones, ciclistas y motociclistas representan la mayoría de sus muertes en vías arteriales. En 2017, el 70% de las víctimas mortales y el 57% de los heridos se registraron en estas rutas. La ciudad identificó puntos críticos de colisión para cada grupo de usuarios de la carretera en estos corredores e implementó estrategias de gestión de la velocidad mediante un nuevo diseño de calles (pacificación de Tráfico), puntos de control de seguridad vial y campañas de comunicación masiva. Los resultados positivos de menos fatalidades llevaron a la reducción de los límites de velocidad en otro conjunto de cinco corredores a principios de 2019 mediante criterios como la velocidad promedio y el volumen de tráfico. En 2019 se salvaron 46 vidas gracias a los esfuerzos del programa en los diez corredores arteriales seleccionados. Esta es una disminución del 21% en las muertes por siniestros de tránsito en comparación con el promedio de los tres años anteriores 2015-18.  **Buenos Aires**  El 50% de las muertes de peatones fueron causadas por autobuses, según |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causa directa** | **Causa indirecta** | **Riesgos/Oportunidades**  **abordados** | **Alternativas de**  **solución** | **Característic**  **a** | **Evidencia Internacional** |
|  |  |  |  |  | el Observatorio de Seguridad Vial. De acuerdo con este hallazgo, las acciones se enfocaron en los corredores de tránsito rápido de autobuses (BRT), que representaron el mayor número de muertes. La primera intervención se centró en la instalación de reductores de velocidad, seguido de sanciones para conductores de autobuses que infringieran las normas de tráfico y la retirada de la licencia para conducir un autobús a los conductores que excedieran los límites de velocidad o no se detuvieran en las luces rojas. Lo anterior conllevó una caída del 50% de los atropellamientos a peatones en 2019, mayor respeto del límite de velocidad de  40 km / h y menos infracciones de semáforo en rojo. Con estos resultados el nuevo plan de Seguridad Vial centrará sus acciones en revisar e imponer límites de velocidad más seguros.  **Fortaleza**:  Fortaleza, en Brasil, ha ganado el reconocimiento internacional por su estrategia de reducción de siniestros de tránsito. La ciudad ganó el Premio de Transporte Sostenible 2019 del Instituto  de Políticas de Transporte y Desarrollo |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causa directa** | **Causa indirecta** | **Riesgos/Oportunidades**  **abordados** | **Alternativas de**  **solución** | **Característic**  **a** | **Evidencia Internacional** |
|  |  |  |  |  | (ITDP) y el Premio Visión Cero 2020 para el Liderazgo Juvenil de la Fundación FIA. Estos premios reconocen los esfuerzos y logros de Fortaleza en la mejora de la seguridad vial. Entre 2010 y 2019, la ciudad logró una disminución de más del 50% de las muertes en la vía, pasando de una tasa de 14,9 muertes por 100 000 habitantes a 7,4, destacándose como una de las pocas ciudades del mundo que logró el objetivo de las Naciones Unidas de reducir a la mitad las muertes por siniestros de tránsito durante la Década de Acción para la seguridad vial. Una de las intervenciones más significativas fue la de reducir la velocidad en una de las carreteras arteriales más peligrosas de la ciudad. Como prueba piloto se intervino la Avenida Leste-Oeste mediante un paquete de modificaciones de infraestructura: Nuevos semáforos, pasos peatonales seguros, iluminación, carriles para bicicletas y carriles para autobuses y como complemento una reducción de 10 km / h en el límite de velocidad de 60 km/h a 50 km/h y control permanente. Como resultado se presentó una mayor tasa de  cumplimiento del límite de velocidad y la |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causa directa** | **Causa indirecta** | **Riesgos/Oportunidades**  **abordados** | **Alternativas de**  **solución** | **Característic**  **a** | **Evidencia Internacional** |
|  |  |  |  |  | disminución de un 63% en atropellamientos. |
| **Infraestructura vial que no cumple con los estándares actuales para la seguridad vial** | **Instrumentos técnicos para la gestión de la infraestructura vial no actualizados para que cumplan con los estándares de seguridad vial** | **Oportunidades**  Ante la pérdida de capital físico, se tendría la oportunidad de reconstruir un Sistema Vial con nueva infraestructura que incluya elementos/características de seguridad vial, con lo que se presentará una reducción de siniestros viales para periodos posteriores. | Mejorar instrumentos técnicos para el diseño, construcción y mantenimiento de infraestructura vial segura | Nueva | **Oldemburgo (Alemania)**  Mediante la instalación de sensores para ciclistas en los cruces con semáforos. permite extender el tiempo de luz verde para darle al ciclista el tiempo suficiente para pasar por el cruce. Esto marca un cambio de mentalidad en la gestión del tráfico, ya que las necesidades de movilidad de los ciclistas se consideran tan importantes como las de los usuarios de carreteras motorizados y permiten crear entornos urbanos más seguros para la mayoría de los viajes activos, y alentar a las personas a caminar y andar en bicicleta  **Ámsterdam**  A partir del verano de 2019, la ciudad planea reducir la cantidad de personas autorizadas a estacionar en el centro de la ciudad en alrededor de 1.500 por año. Al reducir los permisos de manera constante, la ciudad eliminará hasta 11,200 espacios de estacionamiento de sus calles para fines de 2025. Los  espacios despejados serán |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causa directa** | **Causa indirecta** | **Riesgos/Oportunidades**  **abordados** | **Alternativas de**  **solución** | **Característic**  **a** | **Evidencia Internacional** |
|  |  |  |  |  | reemplazados por estacionamiento para bicicletas, aceras más anchas y árboles.  **Buenos Aires**.  El Plan de Movilidad Sostenible (SMP) de la ciudad estableció objetivos para fortalecer la relación entre el transporte y el desarrollo urbano, mejorar la accesibilidad y priorizar el transporte público y no motorizado. El municipio identificó áreas de alto riesgo en los barrios de la ciudad, para rediseños de calles enfocados en mejorar la seguridad vial. 7 zonas de alto riesgo recibieron transformaciones viales, recuperando un total de 25 000 m2 de espacio público para peatones, enfocándose en 116 intersecciones de alto riesgo, haciendo que los cruces peatonales sean más visibles y reduciendo el radio de los carriles de giro de los vehículos para reducir las velocidades. El número de choques disminuyó en un 39% entre 2013 y 2014 en los cruces que fueron  rediseñados. |
| **Insuficiente evaluación de riesgos en la infraestructura**  **vial** | Mejorar procesos de evaluaciones de riesgos de la infraestructura vial | Optimizada | **Torrejón de Ardoz (España)**  Con el fin de incentivar la ciclo- caminabilidad el municipio ha comenzado a trabajar en la mejora de la  seguridad de los peatones mediante la |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causa directa** | **Causa indirecta** | **Riesgos/Oportunidades**  **abordados** | **Alternativas de**  **solución** | **Característic**  **a** | **Evidencia Internacional** |
|  |  |  | en el ámbito urbano y carretero |  | iluminación en los pasos de peatones y se creó una infraestructura llamada anillo ciclista, que conecta diferentes barrios (13,4 km en 2018). Adicional se establecieron aparcamientos gratuitos para bicicletas en las estaciones de tren y se ejecutaron los programas “Operación Asfalto”, que revisa anualmente el estado de las carreteras e identifica los tramos que necesitan ser reparados, y el esquema de rotondas, bajo el cual se identifican y tratan las intersecciones que deben rediseñarse a rotondas. No hubo muertes en la carretera entre 2009 y 2016, y la ciudad recibió el Premio Visión Cero de DEKRA, siendo la única ciudad en esta categoría de tamaño sin nadie muerto en el tráfico durante un largo período de tiempo.  **Londres**  La estrategia de comprender las fuentes de peligro en las carreteras le permite a la ciudad alejarse del enfoque tradicional y reactivo de seguridad vial, que se centra únicamente en el tratamiento de los puntos críticos. El objetivo es el de reducir el peligro teniendo en cuenta  todas las partes de un sistema de |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causa directa** | **Causa indirecta** | **Riesgos/Oportunidades**  **abordados** | **Alternativas de**  **solución** | **Característic**  **a** | **Evidencia Internacional** |
|  |  |  |  |  | transporte seguro con énfasis en la infraestructura. |
| **Deficiente preparación, respuesta y acompañamient o frente a siniestros de tránsito** | **Deficiente sistema de seguros, información y orientación a usuarios viales** | **Riesgo**  Carencia de elementos y vías inseguras incrementa la ocurrencia de siniestros viales, puede llevar a la pobreza a una familia a causa de los gastos incurridos para atender a las víctimas. Consecuencias e impactos económicos, sociales, laborales y psicológicos de las víctimas de siniestros viales que conlleven al incremento de la pobreza y el detrimento de la salud mental y la convivencia. | Fomentar la mejora en la información y orientación a usuarios viales de los procesos de aseguramiento | Nueva | **Nueva York**  La salud pública juega un papel clave en la prevención de lesiones graves por siniestros de tránsito. La investigación, la evaluación y la equidad, y su enfoque a nivel poblacional para analizar las colisiones de tráfico, aporta una perspectiva importante y necesaria a los esfuerzos de reducir la orbi-mortalidad en la movilidad (Visión Cero). Para integrar estos principios, la ciudad de NY consideró: Entender quién está soportando la carga de lesiones de tráfico, dónde se están produciendo las lesiones y a qué frecuencia. Reconocer que es posible que las bases de datos de los informes de colisión registrados por la policía no proporcionen la imagen completa. Trabajar con centros de trauma de nivel 1 para desarrollar un sistema de vigilancia de lesiones más completo. Adoptar estrategias de salud pública para proporcionar información y encuadre para sus planes y esfuerzos de Visión Cero. Y, identificar las necesidades de investigación y  evaluación a través de un proceso |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causa directa** | **Causa indirecta** | **Riesgos/Oportunidades**  **abordados** | **Alternativas de**  **solución** | **Característic**  **a** | **Evidencia Internacional** |
|  |  |  |  |  | sistemático para asegurar que los esfuerzos de investigación se alineen con los objetivos de Visión Cero.  **San Francisco**  El Departamento de Salud Pública de San Francisco (SFDPH) reconoció que la base de datos estatal de informes de colisión registrados por la policía , que es en lo que se basaban para sus análisis, no estaba capturando la historia completa: investigadores de SFDPH y el Centro de Trauma del Hospital General de San Francisco (SFGH) encontraron que casi una cuarta parte de sus pacientes, que resultaron heridos en colisiones de tráfico mientras caminaban o andaban en bicicleta no fueron contabilizados en la base de datos estatal. Esta brecha de datos en el sistema de vigilancia significaba que San Francisco no tenía una comprensión completa de quién estaba soportando la carga de lesiones de tráfico, dónde se estaban produciendo las lesiones y con qué frecuencia. Para desarrollar estrategias de prevención eficaces, se desarrolló un sistema integral de vigilancia de lesiones relacionado con el  transporte. Financiado por la Agencia |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causa directa** | **Causa indirecta** | **Riesgos/Oportunidades**  **abordados** | **Alternativas de**  **solución** | **Característic**  **a** | **Evidencia Internacional** |
|  |  |  |  |  | Municipal de Transporte de San Francisco y en asociación con el Hospital General de San Francisco, mediante el cual se recopilan datos de las agencias de la ciudad y el condado de San Francisco, así como información de informes policiales, hospitalizaciones y activaciones de trauma, servicio médico de emergencia y la Oficina del Examinador Médico en una base de datos centralizada integral, que proporcionará una imagen más completa y oportuna de las lesiones relacionadas con el transporte que ocurren en la ciudad. Con esta información se pueden hacer análisis detallados de lesiones, como qué parte del cuerpo fue herido, si el paciente sufría de otras enfermedades, raza/etnia, duración de la estancia hospitalaria, y costos médicos, así como resultados de salud a largo plazo como si el paciente sufrió una lesión cerebral traumática y/o amputaciones. Esta información completa amplía enormemente la capacidad de la ciudad para entender las causas, costos y consecuencias de las lesiones relacionadas con el transporte  en San Francisco |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causa directa** | **Causa indirecta** | **Riesgos/Oportunidades**  **abordados** | **Alternativas de**  **solución** | **Característic**  **a** | **Evidencia Internacional** |
|  | **Limitado sistema de respuesta, y atención prehospitalaria y hospitalaria** |  | Optimizar y articular el sistema de respuesta de emergencia y atención prehospitalaria y hospitalaria | Nueva | **Nueva York**  Comprender las lesiones relacionadas con el tráfico ahora es más fácil gracias al vínculo entre los datos de siniestros de la policía y los registros de hospitalización. La vinculación permitió una evaluación de la calidad de los métodos para recopilar datos sobre siniestros de tránsito en el lugar de los hechos mediante una clasificación de gravedad llamada KABCO. Se aplica una fórmula utilizando la evaluación de campo para organizar a las personas involucradas en un siniestro en cinco categorías: K (muertos), A (lesiones graves), B (lesiones moderadas), C (lesiones menores) y O (sin lesiones). Este método les permitió a los responsables de la seguridad vial identificar y seleccionar áreas con altas concentraciones de muertos o heridos severamente (K o A) para proyectos de seguridad de rediseño de calles. Otros hallazgos permitieron comprender mejor las lesiones relacionadas con el tránsito y priorizar las intervenciones. La vinculación de los conjuntos de datos del hospital y la policía reveló qué atributos predicen una lesión grave entre  peatones o ciclistas. Los hallazgos |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causa directa** | **Causa indirecta** | **Riesgos/Oportunidades**  **abordados** | **Alternativas de**  **solución** | **Característic**  **a** | **Evidencia Internacional** |
|  |  |  |  |  | revelaron que la edad mayor de 70 años era el atributo no médico más importante, antes de los choques nocturnos o de cruzar contra una señal roja para peatones. Los adultos mayores tienen más del doble de probabilidades de tener resultados de hospitalización graves en comparación con una persona  promedio. |
| **Insuficiente acompañamient o posterior de víctimas de siniestros de tránsito** | Promover la atención integral a las víctimas de siniestro de tránsito | Nueva | **Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Violencia Vial (FICVI)**  Fundada en 2010 y conformada por 18 organizaciones de la sociedad civil de víctimas y afectados por los siniestros de tránsito en 14 países de Iberoamérica: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, España, Guatemala, México, Panamá, Paraguay, Portugal, Uruguay y Venezuela. Su constitución representa un espacio fundamental en Iberoamérica para poder desarrollar acciones y estrategias comunes contra la violencia vial. Conocedores de que los siniestros de tránsito son hechos violentos e inesperados que afectan la vida de miles de personas cada día y dejan a muchas familias en total desamparo porque no encuentran el  apoyo necesario, diseñaron la “Guía |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causa directa** | **Causa indirecta** | **Riesgos/Oportunidades**  **abordados** | **Alternativas de**  **solución** | **Característic**  **a** | **Evidencia Internacional** |
|  |  |  |  |  | Iberoamericana de Atención Integral a Víctimas de Siniestros de Tránsito” la cual ofrece una explicación clara y sencilla del suceso, enfocada en el ámbito jurídico y psicológico, con el objetivo de proporcionar a las autoridades implicadas en los siniestros de tránsito una información real para comprender mejor lo que ocurre a las víctimas y a sus familiares al sufrir un hecho tan traumático. Ello puede facilitar a los gobiernos de la región la posibilidad de establecer protocolos de actuación integral que sirvan para atenuar el sufrimiento de los afectados tras las trágicas y difíciles consecuencias de un  siniestro de tránsito |

Asimismo, en las quince (15) alternativas de solución planteadas, se utilizaron los criterios de evaluación señalados en el Anexo A-2 del presente documento, de las cuales, todas fueron priorizadas.

# Análisis Costo – Beneficio

* + 1. **Metodología**

En cumplimiento de los lineamientos de la *Guía de Políticas Nacionales* de CEPLAN; el análisis de costo-beneficio que se presenta a continuación se desarrolla bajo el siguiente proceso:

1. Se identifican los beneficios y los costos de implementar la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial, proyectados en el horizonte de implementación 2021-2030.
2. Luego se monetizan algunos beneficios y todos los costos que implicaría la implementación de la política, resaltando que tratándose de un problema público multisectorial, multidimensional y transversal; la cuantificación aislada de algunos costos no es necesaria.
3. Sobre la base de las estimaciones de beneficios y cotos monetizados se procede a estimar los indicadores de rentabilidad, en particular el valor presente del balance anual de beneficio menos costos.
4. Finalmente se realiza un análisis de sensibilidad que resalte el margen de rentabilidad positiva ante mayores costos de implementación.

De esta forma el **análisis costo – beneficio** de esta política se realiza a partir de la estimación del costo social evitado por siniestros viales y el presupuesto estimado de la implementación de las alternativas de solución optimizadas (ver **Tabla 43**).

# Monetización de los costos y beneficios

## Beneficios sociales

Como se ha señalado, la intervención en seguridad vial reducirá las muertes y lesiones a causa de siniestros de tránsito en los próximos años hasta el 2030 hasta lograr una reducción del 50% de dichas consecuencias. Evitar muertes y lesiones entonces genera beneficios al evitar costos sociales asociados.

El año 2012 la Defensoría del Pueblo113 cita la estimación de los costos sociales realizadas por un estudio del Instituto Nacional de Salud, resaltando que el costo de la siniestralidad vial alcanza un 2% del Producto Bruto Interno (PIB). La estimación del costo social para el año 2009 fue de más de 4 mil millones de soles, de los cuales el impacto económico de las muertes representó el 84%, cuyo resultado inverso (1.19) podría convertirse en factor de estimación del costo social total a partir de la estimación del costo de muertes prematuras por siniestros de tránsito.

## Tabla 41. Impacto económico de los Siniestros de tránsito, 2009

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Clasificación de costos** | | | **Monto (S/.)** |
| **Categoría** | **Subcategoría** | **Específico** |
| Directos | Atención en salud | Emergencia | 22,125,195 |

1. Informe N°. 159-2012/DP Balance del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito: Propuestas para una Atención Adecuada a las Víctimas; consultado en [https://www.defensoria.gob.pe/wp-](https://www.defensoria.gob.pe/wp-content/uploads/2018/05/informe-159.pdf) [content/uploads/2018/05/informe-159.pdf](https://www.defensoria.gob.pe/wp-content/uploads/2018/05/informe-159.pdf)

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Clasificación de costos** | | | **Monto (S/.)** |
| **Categoría** | **Subcategoría** | **Específico** |
|  |  | Hospitalización | 59,151,113 |
| Rehabilitación | 11,698,938 |
| Materiales | Responsabilidad civil | 55,477,207 |
|  |  | Muerte prematura | 3,446,339,93  1 |
| Indirectos | Pérdida de productividad | Discapacidad temporal | 2,598,043 |
|  |  | Discapacidad permanente | 123,358,649 |
|  | Compensación por muerte | SOAT/CAT | 14,952,000 |
| Intangibles | Compensación por gastos de sepelio | SOAT/CAT | 3,738,000 |
| Dolor y sufrimiento | SAVAC (Salarios ajustados a años de  calidad de vida) | 359,072,061 |
| **Total** | | | **4,098,511,13**  **6** |

**Fuente:** Defensoría del Pueblo, 2012.

Una segunda lectura de los datos mostrados es, considerando que el año 2009 se produjo la muerte de 3,243 y lesiones en 48,395 personas, el costo social por cada muerte fue de S/. 1,068,464.36 y el costo social por cada lesionado fue de S/. 4,523.85, excluyendo del cálculo los costos por daños materiales y por dolor y sufrimiento de las familias. Esos valores para el año 2021 ajustados por la inflación promedio de la economía114 ascienden a S/ 1,405,778.56 y S/. 5,952.04 por persona muerta o lesionada, respectivamente. El gasto directo solo en salud (emergencia, hospitalización y rehabilitación) es al año 2021 de S/. 2,528 soles promedio por persona, que resulta ser un valor muy conservador.

Un segundo dato de impacto monetario de los siniestros de tránsito podría estimarse también considerando el valor social por muerte prematura que recomienda el Ministerio de Economía y Finanzas115 para fines de evaluación social de inversiones, el mismo que toma como base documento116 que calcula el valor de S/. 465,784.50 por persona fallecida.

Un tercer dato relevante para el análisis de impacto de la discapacidad en los hogares y su bienestar monetario. De hecho, de acuerdo a la información de la Encuesta Nacional de Hogares 2020, existe una brecha de S/. 106 soles mensuales de ingreso en contra de un hogar con tenencia de al menos un miembro con discapacidad.

1. Según series de índice de precios consultado en [https://www.inei.gob.pe/estadisticas/indice-](https://www.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/economia/) [tematico/economia/](https://www.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/economia/)
2. Anexo 03. Parámetros de evaluación social, consultado en [https://www.mef.gob.pe/contenidos/archivos-](https://www.mef.gob.pe/contenidos/archivos-descarga/anexo3_directiva002_2017EF6301.pdf) [descarga/anexo3\_directiva002\_2017EF6301.pdf](https://www.mef.gob.pe/contenidos/archivos-descarga/anexo3_directiva002_2017EF6301.pdf)
3. Estimación del costo social por fallecimiento prematuro (MEF, 2017), puede ser consultado en

[https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv\_publica/docs/parametros\_evaluacion\_social/Valor\_Estadistico\_Vid](https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_publica/docs/parametros_evaluacion_social/Valor_Estadistico_Vida.pdf) [a.pdf](https://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_publica/docs/parametros_evaluacion_social/Valor_Estadistico_Vida.pdf)

## Tabla 42. Hogares según discapacidad, mediana de gastos e ingresos mensuales, según nivel de pobreza, 2020

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Condición del hogar** | **No** | | **Si** | | **Total** | |
| **Gasto** | **Ingreso** | **Gasto** | **Ingreso** | **Gasto** | **Ingreso** |
| Pobre Extremo | 670 | 751 | 612 | 763 | 660 | 756 |
| Pobre No Extremo | 1,183 | 1,137 | 1,004 | 1,010 | 1,168 | 1,119 |
| No Pobre | 1,973 | 2,098 | 1,955 | 2,010 | 1,971 | 2,083 |
| **Total** | **1,701** | **1,773** | **1,617** | **1,667** | **1,693** | **1,764** |

**Nota:** Hogar con discapacidad, se refiere que por lo menos algún miembro tiene discapacidad

**Fuente**: ENAHO 2020

**Elaboración**: Dirección de Seguridad Vial - Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Para la aplicación del diferencial de pérdida monetaria por hogares afectados con discapacitado/as por siniestros de tránsito, necesitamos dos datos adicionales: 1) los años de discapacidad que se condena un hogar que puede ser estimado mediante la diferencia entre la edad promedio de lesionados y la esperanza de vida, y; 2) la proporción de lesionados con carga de discapacidad.

Al respecto, de la información del Instituto Nacional de Estadística e Informática el promedio de edad de lesionado/as es de 34 años117, mientras que la esperanza de vida de la población al año 2021 es de 77 años118; significando que en promedio se sacrifican 43 años de vida. Por otro lado, según reporte de la Organización Panamericana de la Salud119, en el Perú el Ministerio de Salud reportó un total de 117,900 personas con discapacidad de por vida a causa de siniestros de tránsito. Considerando que en dicho periodo resultaron lesionado/as un total de 235,666 personas120, podemos estimar que la proporción de discapacidad permanente que se genera en siniestros de tránsito es del 50%.

Entonces, para la estimación de los beneficios en términos monetizados, bajo una perspectiva conservadora, se realiza bajo los siguientes supuestos:

* 1. El impacto económico evitado por muerte prematura se estimará multiplicando la cantidad de muertes evitadas por el monto establecido por el Ministerio de Economía y Finanzas mostrado, el cual es significativamente menor al valor estimado por el Ministerio de Salud el año 2009. Esto con fines de asumir una posición conservadora.

𝐵𝑥𝑀𝑒𝑡 = #𝑀𝑒𝑡 ∗ 𝐶𝑆𝑀𝑃

Donde:

*BxMe: Beneficios por muertes evitadas en el año t #Me: Muertes evitadas en el año t*

1. INEI, Censo Nacional de Comisarías - 2017
2. Perú: Estado de la Población en el año del Bicentenario, 2021, página 44, consultado en <https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1803/libro.pdf>
3. Traumatismos causados por el tránsito y discapacidad (OPS, 2012), puede ser consultado en <https://www.paho.org/bra/dmdocuments/accidentes_discapacidad_WEB.pdf>
4. Información de anuarios estadísticos de la Policía Nacional del Perú.

*CSMP: Costo social por una muerte prematura*

1. El impacto económico evitado por daños a la salud bajo la condición de lesionado/as, será la suma de los gastos en salud, que se estimará con el valor mostrado en el año 2009 por el Ministerio de Salud, más los costos sociales del impacto en menores ingresos del hogar; todo multiplicado por la cantidad de personas lesionadas que se evitan.

𝐵𝑥𝐿𝑒𝑡 = #𝐿𝑒𝑡 ∗ 𝐺𝑆 + #𝐿𝑒𝑡 ∗ 𝑃𝐷 ∗ 𝐴𝑉𝐷 ∗ 𝐶𝐷𝐼

Donde:

*BxLe: Beneficios por lesiones evitadas en el año t #Le: Muertes evitadas en el año t*

*GS: Gasto es salud*

*PD: Proporción de lesionados con discapacidad de por vida AVD: Promedio de años de vida con discapacidad*

*CDI: Costo social de la discapacidad permanente en los ingresos*

1. Respecto a los beneficios por daños materiales evitados, así como otros como el dolor y sufrimiento se descarta su uso, de modo que el análisis de estimación de beneficios se hace bajo la condición más conservadora posible, beneficios que podrían incrementarse al incorporar aquellos u otros.
2. De este modo el beneficio social será la suma del costo social evitado por muerte más el costo social evitado por lesiones.

𝐵𝑒𝑛𝑒𝑓𝑖𝑐𝑖𝑜𝑠𝑡 = 𝐵𝑥𝑀𝑒𝑡 + 𝐵𝑥𝐿𝑒𝑡

En primer lugar, la estimación del beneficio (costo social evitado) por siniestros viales, se realizó a partir de la estimación de los fallecidos en siniestros viales entre los periodos 2021 y 2030, en consistencia con la estimación realizada en la sección *Escenarios de situación futura deseada* de este documento, considerando para el cálculo el valor estadístico de la vida humana de 413,066.55 soles en mujeres y de 520,910.65 soles en varones121.

## Tabla 43. Estimación del beneficio social

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Año** | **Beneficio de muertes evitadas** | **Beneficios por discapacidade s evitadas** |
| **2022** | 268,366,856 | 262,985,820 |
| **2023** | 410,119,192 | 358,941,258 |
| **2024** | 379,019,258 | 453,141,904 |
| **2025** | 504,974,417 | 609,657,248 |
| **2026** | 592,015,206 | 766,084,190 |
| **2027** | 711,526,621 | 930,311,292 |
| **2028** | 751,368,995 | 1,049,841,491 |
| **2029** | 858,839,312 | 1,109,800,786 |

1. Valor considerado a partir del documento: Estimación del costo social por fallecimiento prematuro (MEF, 2017)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **2030** | 900,361,439 | 1,209,934,447 |

**Estimación**: Dirección de Seguridad Vial - MTC

Solo para fines ilustrativos del impacto en la economía nacional, si consideramos el PIB a precios constantes del año 2020 que asciende a algo más de S/. 485 mil millones de soles122, y con la proyección del Banco Central de Reserva del Perú123 del crecimiento en los años 2021 de 10.7% y del año 2022 de 4.5%, y asumiendo un crecimiento promedio de 3% anual en el periodo 2023 al 2030, el impacto en términos de PIB será creciente, y se contribuirá al crecimiento de la actividad económica en alrededor del 0.3% del PIB al año 2030.

## Gráfico 57. Impacto económico de la PNSV como porcentaje del PIB

0.28%

0.30%

0.25%

0.27%

0.22%

0.18%

0.13%

0.14%

0.10%

2022

2023

2024

2025

2026

2027

2028

2029

2030

**Elaboración**: Dirección de Seguridad Vial

## Costos sociales

En primer lugar, debe mencionarse que acciones en materia de seguridad vial ya se desarrollan desde todos los niveles de gobierno y en cada sector que está involucrado en la materia. Dichas acciones se implementan en forma transversal y la estimación de costos es complicado de aislar para alinear a los componentes de alternativa de solución que se ha planteado. Para la estimación de esta situación actual se toma como referencia el presupuesto que actualmente se destina a productos de los Programas Presupuestales *0138 Reducción del costo, tiempo e inseguridad en el sistema de transporte* y *0148 Reducción del tiempo, inseguridad y costo ambiental en el transporte urbano* que se alinean con parte de los componentes de la alternativa de solución.

En segundo lugar, se estiman los costos que se demandará para la implementación de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial, que en gran medida demandará la optimización de actividades y por tanto de costos a incurrir. Esta estimación de costos se realiza bajo el criterio de opinión de expertos, lo que se realiza igualmente situándose

1. Consultar PIB a precios constantes 2007-2021-I en [https://www.inei.gob.pe/estadisticas/indice-](https://www.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/economia/) [tematico/economia/](https://www.inei.gob.pe/estadisticas/indice-tematico/economia/)
2. Reporte de Inflación, junio 2021; consultado en [https://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/Reporte-](https://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/Reporte-Inflacion/2021/junio/reporte-de-inflacion-junio-2021.pdf) [Inflacion/2021/junio/reporte-de-inflacion-junio-2021.pdf](https://www.bcrp.gob.pe/docs/Publicaciones/Reporte-Inflacion/2021/junio/reporte-de-inflacion-junio-2021.pdf)

en el escenario menos favorable posible de modo que se cuente con una estimación que pueda colocar suficiente grado de acidez al análisis.

Bajo estas dos consideraciones, el costo de implementación de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial a fin de comparar con los beneficios sociales que se estimó también bajo enfoque de diferencias, será el costo total optimizado menos el costo actual y proyectado.

## Costos actuales

Se toma como referencia el presupuesto (Presupuesto Institucional Modificado – PIM) asignado a las actividades de los productos vinculados a los componentes de la alternativa de solución, de los Programas Presupuestales: PP0138. Reducción del costo, tiempo e inseguridad en el sistema de transporte y el PP0148. Reducción del tiempo, inseguridad y costo ambiental en el transporte urbano, los cuales brindan información referencial sobre los costos más relevantes de los componentes involucrados en su implementación.

La estimación del costo costos actuales alineados a la política se describe en la Tabla 44, donde se precisan los productos vinculados a los componentes de las alternativas de solución. Así se puede estimar el costo actual como los montos asignados a productos vinculados a los componentes *Alt 3: Asegurar procesos de fiscalización eficientes y eficaces, Alt 6: Optimización del proceso de licenciamiento a conductores de vehículos menores y mayores, Alt 7: Efectivizar la estrategia de información y comunicación, Alt 8: Fortalecimiento del control de ingreso, operación y dada de baja de vehículos del parque automotor, Alt 9: Mejorar estándares para requisitos técnicos de seguridad vehicular, Alt 10: Adecuación de velocidades de circulación acorde a las condiciones particulares de diferentes tramos viales, Alt 12: Mejorar procesos de evaluaciones de riesgos de la infraestructura vial en el ámbito urbano y carretero*.



*“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”*

## Tabla 44. Cálculo del presupuesto asignado a seguridad vial de alternativas optimizadas

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Alternativa de solución optimizada** | **Programa Presupuestal** | **Producto** | **PIM promedio (2016 – 2020)** |
| Alt 3 Asegurar procesos de fiscalización eficientes y eficaces | 0138 Reducción del costo, tiempo e inseguridad en el sistema de transporte | 3000478 Servicios de transporte terrestre y complementarios  fiscalizados | 140,696,706 |
| 0148 Reducción del tiempo, inseguridad y costo ambiental en el transporte urbano | 3000840 Gestión de sistemas de transporte y fiscalización | 45,216,123 |
| Alt 6 Optimización del proceso de licenciamiento a conductores de  vehículos menores y mayores | 0138 Reducción del costo, tiempo e inseguridad en el sistema de transporte | 3000479 Persona autorizada para conducir vehículos automotores | 32,781,698 |
| Alt 7 Efectivizar la estrategia de información y comunicación | 0138 Reducción del costo, tiempo e inseguridad en el sistema de transporte | 3000143 Usuario de la vía con mayor conocimiento de seguridad vial | 7,143,807 |
| Alt 8 Fortalecimiento del control de ingreso, operación y dada de baja de vehículos del parque automotor | 0148 Reducción del tiempo, inseguridad y costo ambiental en el transporte urbano | 3000838 Control del parque automotor en vías urbanas | 17,349 |
| Alt 9 Mejorar estándares para requisitos técnicos de seguridad vehicular | 0138 Reducción del costo, tiempo e inseguridad en el sistema de transporte | 3000476 Vehículo habilitado para el  servicio de transporte de personas y mercancías | 4,803,324 |
| Alt 10 Adecuación de velocidades de circulación acorde a las condiciones particulares de diferentes tramos viales | 0148 Reducción del tiempo, inseguridad y costo ambiental en el transporte urbano | 3000839 Gestión eficiente del transito | 2,320,747 |
| Alt 12 Mejorar procesos de evaluaciones de riesgos de la  infraestructura vial en el ámbito urbano y carretero | 0138 Reducción del costo, tiempo e inseguridad en el sistema de transporte | 3000480 Red vial auditada o inspeccionada en seguridad vial | 3,686,723 |
| **TOTAL** | | | **S/. 236,666,478** |

**Fuente:** MEF – Consulta Amigable

**Elaboración y estimación:** Dirección de Seguridad Vial – MTC

A partir de la información recogida en la Tabla 44, se proyectaron los costos actuales sin PNSV durante el periodo de vigencia de la política, considerando un incremento progresivo de 3% anual, bajo el mismo supuesto de crecimiento de la economía establecido en el acápite de estimación del impacto económico en términos del PIB, lo influye directamente en la determinación del presupuesto.

## Tabla 45. Estimación de costos sin la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial

|  |  |
| --- | --- |
| **Año** | **Costos sin Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial (S/.)** |
| **2022** | 251,079,467 |
| **2023** | 258,611,851 |
| **2024** | 266,370,206 |
| **2025** | 274,361,312 |
| **2026** | 282,592,152 |
| **2027** | 291,069,916 |
| **2028** | 299,802,014 |
| **2029** | 308,796,074 |
| **2030** | 318,059,956 |

**Elaboración**: Dirección de Seguridad Vial

## Costos optimizados

Si bien en el país se adelantan acciones en pro de la seguridad vial, como se demostró en el diagnóstico y planteamiento del problema público, los resultados obtenidos en materia de siniestros viales con lesionados no fueron los esperados a la luz de las diferentes estrategias implementadas, por tal razón, al considerar el Modelo de Sistema Seguro se descartan las prácticas de seguridad vial convencionales y se promueve una adaptación a las nuevas tendencias, las cuales se centran en el ser humano al integrar las necesidades de todos los usuarios viales (peatones, ciclistas, patinadores, etc.) y buscar la seguridad mediante el diseño de vehículos o carreteras más seguros en el marco de cambios operativos y nuevos modelos de gestión institucional.

Al respecto, se precisa que el costeo más preciso de las alternativas de solución nuevas será realizado de manera progresiva en el marco de la gestión de esta política, debido a que a la fecha no se cuentan con referentes de implementación de sistema seguro en el país, lo cual deberá ser sustentado en un diagnóstico especializado a cada elemento que permita implementar estas nuevas alternativas de solución y los referentes internacionales se dan en contextos socioeconómicos diferentes al del Perú, por lo que evidencia la imposibilidad de ser utilizados como parámetro de costeo de estas alternativas de solución para salvar vidas en la movilidad.

De acuerdo con lo anterior los componentes de la alternativa de solución *Alt 1: Fortalecimiento de la articulación y coordinación interinstitucional multinivel, Alt 2: Promover la interoperabilidad de los sistemas de información entre las instituciones vinculadas y la gestión del conocimiento, Alt 4: Promoción del cumplimiento vinculante en los gestores del sistema vial multinivel, Alt 5: Optimización de la estrategia de*

*educación vial a usuarios de las vías, Alt 11: Mejorar instrumentos técnicos para el diseño, construcción y mantenimiento de infraestructura vial segura, Alt 13: Fomentar la mejora en la información y orientación a usuarios viales de los procesos de aseguramiento, Alt 14: Optimizar y articular el sistema de respuesta de emergencia y atención prehospitalaria y hospitalaria y Alt 15: Promover la atención integral a las víctimas de siniestro de tránsito*; se identifican como nuevas, en razón a que se basan en una nueva gobernanza para la seguridad vial, en nuevos esquemas complementarios para la pacificación del tráfico (Infraestructura-Control-Comportamiento) y la rehabilitación (resocialización) de las víctimas y familiares de víctimas, por lo que requerirán de estudios, diagnósticos y seguimiento a su implementación para establecer costos base para el diseño de próximas intervenciones vinculadas a esta política.

Considerando ello, para fines de una estimación aproximada a juicio de expertos, se describe el proceso seguido para cada componente de la alternativa, tanto de los existentes como las nuevas, cuyo detalle por años se muestra en los anexos.

## Tabla 46. Costos generados por alternativa de solución

|  |  |
| --- | --- |
| **Componente de Alternativa** | **Costos generados** |
| *Alt 1: Fortalecimiento de la articulación y coordinación interinstitucional multinivel* | Comprende el desarrollo de:   * Diseño y asistencia técnica en mejora de gestión de la seguridad vial a nivel nacional y de los gobiernos subnacionales. * Desarrollo anual de instrumentos de gestión y su difusión territorial, mediante guías para gestión e implementación de diversas iniciativas transversales. * Actividades anuales de asistencia técnica en materia de articulación y coordinación multisectorial en ámbitos subnacionales * Actividades anuales de articulación territorial consistente en la implementación de acciones conjuntas entre el gobierno nacional y los gobiernos subnacionales. |
| *Alt 2: Promover la interoperabilidad de los sistemas de información entre las instituciones vinculadas y la gestión del conocimiento* | Comprende el desarrollo de:   * Implementar las Fase 2 y 3 de Observatorio Nacional de Seguridad Vial, el cual debe lograr alcanzar su validación internacional en el marco del Foro Internacional del Transporte (IRTAD). * Operación y mantenimiento anual del Observatorio Nacional de Seguridad Vial. * Implementación anual de Observatorios Regionales de Seguridad Vial, como mecanismos de gestión de información descentralizada. * Operación y mantenimiento anual de los Observatorios Regionales de Seguridad Vial. * Producción de reportes estandarizados anuales, a todo nivel que valide * Auditorías anuales de calidad de información, en el marco   de IRTAD, para participar de la base de datos mundial de seguridad vial. |

|  |  |
| --- | --- |
| **Componente de Alternativa** | **Costos generados** |
|  | * Capacitaciones anuales en manejo y gestión de información a gobiernos regionales y locales, así como a instituciones del gobierno nacional. |
| *Alt 3: Asegurar procesos de fiscalización eficientes y eficaces* | Comprende el desarrollo de:   * Optimizar procesos de fiscalización, bajo criterios de priorización, planificación y optando por mejoras normativas que resuelvan los problemas de bajo cumplimiento de la norma. * Diseño y aprobación de Plan Multisectorial de Control de Tránsito Focalizado – PMCTF: infracciones priorizadas, tecnología y transparencia. * Operación del Plan Multisectorial de Control de Tránsito Focalizado - PMCTF * Diseño e implementación de nuevo sistema del Registro Nacional de Sanciones de Transportes y Tránsito; que unifique las sanciones y sea verificable en un sistema único interoperable. * Operación anual nuevo sistema del Registro Nacional de Sanciones de Transportes y Tránsito |
| *Alt 4: Promoción del cumplimiento vinculante en los gestores del sistema vial multinivel* | Comprende el desarrollo de:   * Asistencia técnica y documentos guías de gestión, a gobiernos regionales y locales en materia de implementación de procesos de transmisión de información y/o aplicación de normativa nacional en el ámbito subnacional. * Campaña de información y sensibilización, que ayude a los gobiernos locales y regionales del rol que desempeñan en el esquema sistémico de la seguridad vial, con competencias y responsabilidades normadas. |
| *Alt 5: Optimización de la estrategia de educación vial a usuarios de las vías* | Comprende el desarrollo de:   * Programa de educación vial para estudiantes de educación básica y programas educativos, bajo lineamientos de desarrollo de actividades pedagógicas dentro del aula, como la mejora de entornos escolares. * Programa de educación y sensibilización a conductores infractores, priorizando el desarrollo de habilidades de convivencia vial en el marco del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos. * Programa de educación a conductores profesionales no infractores (transporte público de personas) |
| *Alt 6: Optimización del proceso de licenciamiento a conductores de vehículos menores y mayores* | Comprende el desarrollo de:   * Diseño e implementación de nuevo sistema de licenciamiento; que incorpore la posibilidad de licenciamiento en función a consideraciones etarias y de   habilidades de buena conducción en diferentes |

|  |  |
| --- | --- |
| **Componente de Alternativa** | **Costos generados** |
|  | condiciones geográficas, climáticas y sociales, con sistemas de evaluación estandarizados a nivel nacional.   * Integración de la licencia de categoría B al Sistema Nacional de Conductores en forma gradual; incorporando un proceso de emisión controlado mediante sistemas de monitoreo y control de calidad. * Diseño e implementación de Centro de Gestión y Monitoreo Interoperable de Centros de Evaluación, que evite la alteración de mediciones y evaluaciones automatizadas. * Operación del de Centro de Gestión y Monitoreo Interoperable de Centros de Evaluación, que implica recursos de mantenimiento también. * Programa de seguimiento de conductores, que monitoreo niveles de cumplimiento normativo, perfiles, entre otros elementos que permita la permanente mejora del sistema de emisión. |
| *Alt 7: Efectivizar la estrategia de información y comunicación* | Comprende el desarrollo de:   * Campañas anuales de sensibilización eficaces, que sean diseñadas acorde a lineamientos y estrategias de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial; y se incluya un componente efectivo de medición de impacto. |
| *Alt 8: Fortalecimiento del control de ingreso, operación y dada de baja de vehículos del parque automotor* | Comprende el desarrollo de:   * Diseño e implementación de Centro Nacional de Homologación y Certificación Vehicular; que materialice el proceso de estandarización de seguridad vehicular con normas de Naciones Unidas. * Operación de Centro Nacional de Homologación y Certificación Vehicular, que implica recursos de mantenimiento también. * Diseño e implementación de Centro de Gestión y Monitoreo Interoperable de Centros de Inspección Técnica Vehicular, que evite la alteración de mediciones y evaluaciones automatizadas a componentes vehiculares. * Operación del de Centro de Gestión y Monitoreo Interoperable de Centros de Inspección Técnica Vehicular, que implica recursos de mantenimiento también. * Programa de sensibilización e información a consumidores, bajo la estrategia de que la implementación de cualquier medida para contar con vehículos más seguros pasa porque los consumidores demanden en forma creciente vehículos más seguros. |
| *Alt 9: Mejorar estándares para requisitos técnicos de seguridad vehicular* | Comprende el desarrollo de:   * Desarrollo de normas técnicas y guías para gestión de flotas y parques vehiculares que propicien la adopción, control y evaluación de elementos de seguridad vehicular. |

|  |  |
| --- | --- |
| **Componente de Alternativa** | **Costos generados** |
|  | * Implementación de pilotos de evaluación de calidad de vehículos y su impacto en la seguridad vial. |
| *Alt 10: Adecuación de velocidades de circulación acorde a las condiciones particulares de diferentes tramos viales* | Comprende el desarrollo de:   * Intervenciones anuales en zonas 30, como instrumentos de pacificación del tránsito en zonas de alta presencia de usuarios vulnerables. * Diseño e implementación del Sistema de monitoreo de velocidades, contando para ello con sistema de registro de movilidad integrado al Observatorio Nacional de Seguridad Vial, con capas de velocidades reglamentarias y velocidades de circulación real. * Operación anual del sistema de monitoreo de velocidades, ampliando cobertura y funcionalidades en forma gradual. * Desarrollo de normas técnicas y guías que faciliten la gestión de velocidades a todo nivel de gobierno, con buenas prácticas y experiencias replicables adaptando a la realidad local. |
| *Alt 11: Mejorar instrumentos técnicos para el diseño, construcción y*  *mantenimiento de infraestructura vial segura* | Comprende el desarrollo de:   * Intervenciones de urbanismo táctico, como instrumentos de gestión de infraestructura vial para garantizar paso seguro de carreteras por zonas urbanas, o en zonas urbanas mitigar la diferenciación de funciones de vías bajo criterios de homogenización. * Actualización anual de manuales técnicos, muchos de los cuales requieren actualizaciones propias del desarrollo tecnológico y de enfoques de gestión. * Elaboración de manuales técnicos, en los casos que no se cuenta, como por ejemplo el Manual de Diseño Geométrico para vías urbanas. * Diseño e implementación de plataforma tecnológica interoperable del Gobierno Nacional, Regionales y Locales para mejorar la gestión vial y el Sistema Nacional de Carreteras, integrándola con el Observatorio Nacional de Seguridad Vial. * Mantenimiento anual de plataforma tecnológica interoperable de gestión vial. |
| *Alt 12: Mejorar procesos de evaluaciones de riesgos de la infraestructura vial en el ámbito urbano y carretero* | Comprende el desarrollo de:   * Realización anual de Auditorías de Seguridad Vial en la Red Vial Nacional. * Realización anual de Auditorías de Seguridad Vial en la Red Vial Departamental. * Realización anual de Auditorías de Seguridad Vial en la Red Vial Vecinal y Urbana. * Realización de Estudios anuales de identificación de   puntos críticos en la Red Vial Nacional y/o Red Vial Departamentales. |

|  |  |
| --- | --- |
| **Componente de Alternativa** | **Costos generados** |
|  | * Realización de Estudios anuales de identificación de puntos críticos en la Red Vial Vecinal y Urbana. * Realización anual de Inspecciones de Seguridad Vial en la Red Vial Nacional, priorizando tramos de concentración de siniestros de tránsito. * Realización anual de Inspecciones de Seguridad Vial en la Red Vial Departamental, priorizando tramos de concentración de siniestros de tránsito. * Realización anual de Inspecciones de Seguridad Vial en la Red Vial Vecinal y Urbana, priorizando tramos de concentración de siniestros de tránsito. * Desarrollar Cursos anuales de formación de auditores e inspectores de seguridad vial, que genera la construcción de cuerpos de profesionales especializados en alianza con entidades como la Asociación Española de Carreteras, el Banco Interamericano de Desarrollo, Banco Mundial, universidades peruanas, entre otras. |
| *Alt 13: Fomentar la mejora en la información y orientación a usuarios viales de los procesos de aseguramiento* | Comprende el desarrollo de:   * Campañas anuales de información, comunicación y educación; propiciando que los conductores de vehículos vean las ventajas de adquisición de estos seguros; mientras que para los usuarios establecer mecanismos de información que les ayude a actuar en casos de emergencia. * Promoción de la mejora de estructura de seguros obligatorios contra accidentes de tránsito; bajo iniciativas como la de “Movernos Seguros” del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para propiciar la estructuración de esquemas de aseguramiento que a nivel de precios sea accesible para usuarios de buen comportamiento. |
| *Alt 14: Optimizar y articular el sistema de respuesta de emergencia y atención prehospitalaria y hospitalaria* | Comprende el desarrollo de:   * Diseño y aprobación de protocolo de gestión de información, el mismo que garantice estandarización de variables, interoperabilidad en el manejo y por tanto la generación de información fiable para mejor toma de decisiones de emergencia. * Costo anual de implementación de protocolo, lo que demanda desarrollo de sistemas tecnológicos, analítica de datos, entre otros. * Desarrollar cursos anuales de capacitación en gestión de información que se genera para mejora de capacidades de personal de atención a víctimas. |
| *Alt 15: Promover la atención integral a las víctimas de siniestro de tránsito* | Comprende el desarrollo de:   * Diseño, aprobación e implementación de protocolo de atención y orientación a víctimas, estableciendo pautas mínimas que garantice confidencialidad y apoyo real. |

|  |  |
| --- | --- |
| **Componente de Alternativa** | **Costos generados** |
|  | * Implementación anual de áreas de acompañamiento a víctimas y familiares, con orientación legal, económica y psicológica. * Mantenimiento anual de áreas de acompañamiento a víctimas y familiares. |

Con estas consideraciones la estimación de costos es como se muestra, agrupado para cada objetivo estratégico de modo que se resalte el peso específico en el costeo.

## Tabla 47. Estimación de costos por objetivo prioritario de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Año** | **OP1.**  **Constituir la estructura institucion al pública y privada óptima para una movilidad segura** | **OP2.**  **Reducir los comportam ientos que generan riesgo de afectación a la vida de los usuarios viales en la**  **movilidad** | **OP3.**  **Lograr estándares óptimos de seguridad vehicular que protejan la vida de los usuarios viales** | **OP4.**  **Lograr las velocidade s seguras para la protección de los usuarios viales** | **OP5.**  **Disponer de infraestruc tura segura para la movilidad** | **OP6.**  **Reducir el impacto socioecon ómico y a la salud derivado de siniestros viales en las**  **víctimas** | **Total, costos** |
| 202  2 | 246,962,82  9 | 32,450,000 | 1,300,000 | 15,500,000 | 45,966,986 | 1,905,000 | **344,084,81**  **5** |
| 202  3 | 276,408,47  0 | 155,450,00  0 | 121,300,00  0 | 18,500,000 | 37,275,703 | 1,965,000 | **610,899,17**  **4** |
| 202  4 | 284,318,89  4 | 37,450,000 | 6,500,000 | 17,000,000 | 39,225,856 | 2,115,000 | **386,609,75**  **0** |
| 202  5 | 294,717,33  9 | 37,450,000 | 6,500,000 | 17,000,000 | 35,198,517 | 2,265,000 | **393,130,85**  **6** |
| 202  6 | 305,628,20  6 | 37,450,000 | 6,500,000 | 17,000,000 | 37,194,811 | 2,415,000 | **406,188,01**  **6** |
| 202  7 | 317,077,11  6 | 37,450,000 | 6,500,000 | 17,000,000 | 36,215,919 | 2,565,000 | **416,808,03**  **5** |
| 202  8 | 329,090,97  2 | 37,450,000 | 6,500,000 | 17,000,000 | 38,263,083 | 2,715,000 | **431,019,05**  **4** |
| 202  9 | 341,698,02  0 | 37,450,000 | 6,500,000 | 17,000,000 | 37,337,605 | 2,865,000 | **442,850,62**  **5** |
| 203  0 | 354,477,92  1 | 37,450,000 | 6,500,000 | 17,000,000 | 39,440,853 | 3,015,000 | **457,883,77**  **4** |

**Elaboración**: Dirección de Seguridad Vial

A partir de ello, se puede contar con los costos incrementales que implica la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial.

## Tabla 48. Estimación de costos incrementales de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Año** | **Costos sin PNSV** | **Costos con PNSV** | **Costos incrementales** |
| **2022** | 251,079,467 | 344,084,815 | **93,005,349** |
| **2023** | 258,611,851 | 610,899,174 | **352,287,323** |
| **2024** | 266,370,206 | 386,609,750 | **120,239,544** |
| **2025** | 274,361,312 | 393,130,856 | **118,769,543** |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Año** | **Costos sin PNSV** | **Costos con PNSV** | **Costos incrementales** |
| **2026** | 282,592,152 | 406,188,016 | **123,595,865** |
| **2027** | 291,069,916 | 416,808,035 | **125,738,119** |
| **2028** | 299,802,014 | 431,019,054 | **131,217,041** |
| **2029** | 308,796,074 | 442,850,625 | **134,054,551** |
| **2030** | 318,059,956 | 457,883,774 | **139,823,818** |

**Elaboración**: Dirección de Seguridad Vial

Siguiendo el esquema mostrado para el caso de beneficios, el impacto en términos de porcentaje de PIB es como se muestra.

## Gráfico 58. Costos de la PNSV como porcentaje del PIB

0.11%

0.06%

0.06%

0.06%

0.06%

0.06%

0.06%

0.06%

0.06%

0.06%

0.02%

0.02%

0.02%

0.02%

0.02%

0.02%

0.02%

0.02%

2022

2023

2024

2025

2026

2027

2028

2029

2030

Costos totales Costos incrementales

**Elaboración**: Dirección de Seguridad Vial

# Cálculo del valor presente neto de cada alternativa

Considerando la información de costos y beneficios, se realizó la estimación costo – beneficio, aplicando una tasa de descuento social del 8% recomendado por MEF para inversiones sociales.

## Tabla 49. Flujo de costos y beneficios de la PNSV

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Año** | **Total Beneficios** | **Costos totales** | **Costos incrementales** | **Balance: Beneficios - Costos totales** | **Balance: Beneficio -**  **Costos incrementales** |
| 202  2 | 531,352,676 | 344,084,815 | 93,005,349 | **187,267,861** | **438,347,327** |
| 202  3 | 769,060,450 | 610,899,174 | 352,287,324 | **158,161,276** | **416,773,126** |
| 202  4 | 832,161,162 | 386,609,750 | 120,239,545 | **445,551,412** | **711,921,617** |
| 202  5 | 1,114,631,664 | 393,130,856 | 118,769,544 | **721,500,809** | **995,862,121** |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Año** | **Total Beneficios** | **Costos totales** | **Costos incrementales** | **Balance: Beneficios - Costos totales** | **Balance: Beneficio - Costos**  **incrementales** |
| 202  6 | 1,358,099,396 | 406,188,016 | 123,595,865 | **951,911,380** | **1,234,503,531** |
| 202  7 | 1,641,837,913 | 416,808,035 | 125,738,119 | **1,225,029,878** | **1,516,099,794** |
| 202  8 | 1,801,210,486 | 431,019,054 | 131,217,041 | **1,370,191,431** | **1,669,993,445** |
| 202  9 | 1,968,640,098 | 442,850,625 | 134,054,551 | **1,525,789,473** | **1,834,585,546** |
| 203  0 | 2,110,295,886 | 457,883,774 | 139,823,818 | **1,652,412,111** | **1,970,472,067** |

**Elaboración:** Dirección de Seguridad Vial – MTC

A partir de esta información se cuenta con la siguiente información de rentabilidad:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Con costos totales** | **Con costos incrementales** |
| **Tasa Social de Descuento (%)** | 8% | 8% |
| **Valor Actual Neto (S/.)** | 5,063,290,757 | 6,807,231,295 |
| **Ratio Beneficio/Costo** | 2.88 | 8.14 |

**Elaboración:** Dirección de Seguridad Vial – MTC

El flujo de costos y beneficios identificado en la tabla anterior refleja que la implementación de esta política resulta beneficiosa para la población objetivo- identificada como parte del problema público, según los criterios detallados. Claramente se muestra que la situación que compara beneficios y costos incrementales que es el comparativo a tener en cuenta en la evaluación de impacto, es muy favorable.

Finalmente, se resalta que los cálculos anteriores son referenciales y con estimaciones lo más conservadoras posibles, en cuanto la implementación que el enfoque de sistema seguro representa una iniciativa nueva en el país, por lo que los costos representan un análisis superficial. Por otro lado, no existe evidencia sobre los costos totales asumidos a causa de lesiones permanentes o temporales producidas por siniestros viales, así como los costos asumidos por familiares de fallecidos en siniestros viales, así mismo, mediante innovación en tecnologías y diseño de nuevos procesos se espera ser más eficientes y efectivos en la gestión de esta política y en la implementación de estrategias para salvar la mayor cantidad de vidas de los siniestros viales en el país.

# Análisis de sensibilidad.

El análisis de sensibilidad se realiza mediante dos supuestos de ocurrencia simultánea:

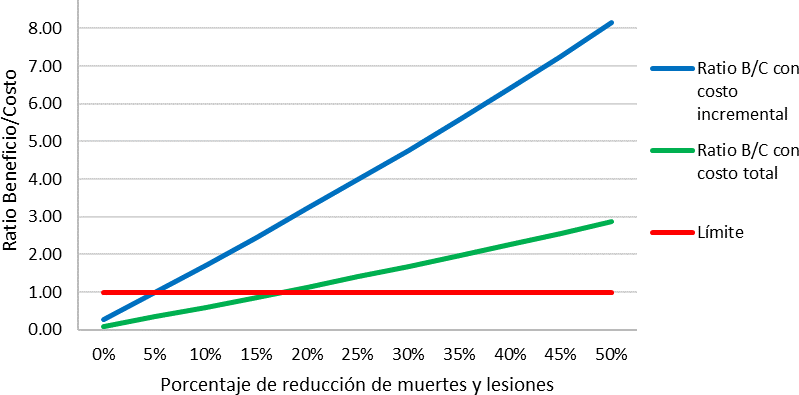
1. que los beneficios de la política sean menores a lo estimado y b) que los costos estimados sean mayores a lo estimado, y se realiza tanto en el impacto de costos totales como para los costos incrementales.

En particular, considerando que es la meta esperada de impacto de la política la que podría tener mayor variabilidad, se evalúa el comportamiento de la ratio beneficio/costo para los siguientes escenarios:

* + Reducción del número de muertes y lesiones por debajo de lo esperado (50%), es decir para escenarios en que dicho porcentaje disminuye.
  + Reducción del porcentaje de lesionado/as que resultan con discapacidad permanente.
  + Reducción del costo de la discapacidad para los hogares
  + Reducción del costo de la muerte prematura

Respecto al primer caso, se puede observar en el gráfico siguiente que solo en el extremo que la reducción sea hasta del 5% de muertes y lesiones, la ratio beneficio/costo incremental es menor a la unidad, y; solo en el extremo que la reducción sea hasta el 20% la ratio beneficio/costo total es menor a la unidad.

## Gráfico 59. Ratio Beneficio/Costo por efecto de porcentaje de reducción de muertes y lesiones

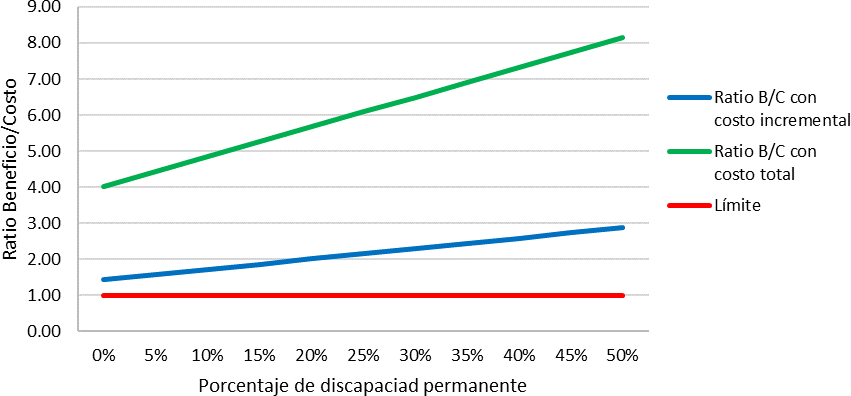


**Elaboración**: Dirección de Seguridad Vial

Es decir, la Política tendría que no cumplir con sus metas en un altísimo porcentaje para que el impacto monetario no sea positivo. Esto obviamente depende de cómo se diseñen los objetivos, lineamientos y servicios; del mismo modo que, cómo se implementen y monitoreen.

En el segundo caso, si se considera que se reduce el porcentaje de lesionado/as que terminan con discapacidad permanente luego de un siniestro de tránsito, se observa en el gráfico siguiente que no llega a impactar hasta que los indicadores beneficio/costo se encuentren por debajo de la unidad, estableciendo que incluso su ausencia en los cálculos no haría inviable la política.

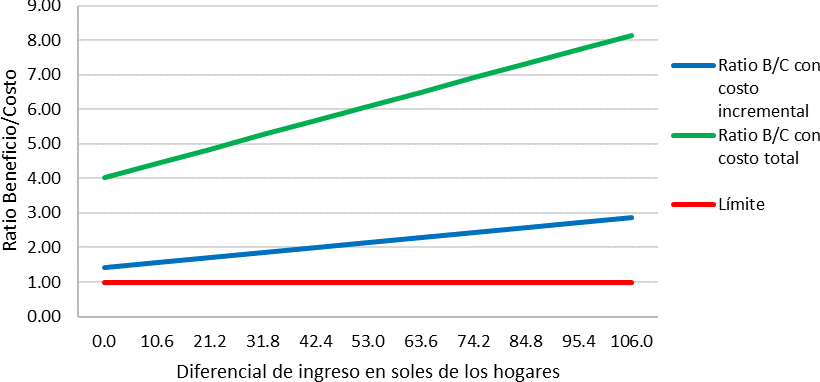
## Gráfico 60. Ratio Beneficio/Costo por efecto de porcentaje de discapacidad permanente



**Elaboración**: Dirección de Seguridad Vial

Respecto a la variación de la brecha de ingresos en los hogares, se observa que incluso su reducción a cero no hace que el indicador beneficio/costo esté en situación desfavorable. En ese sentido, incluso sin considerar este beneficio, la Política es viable en términos monetarios.

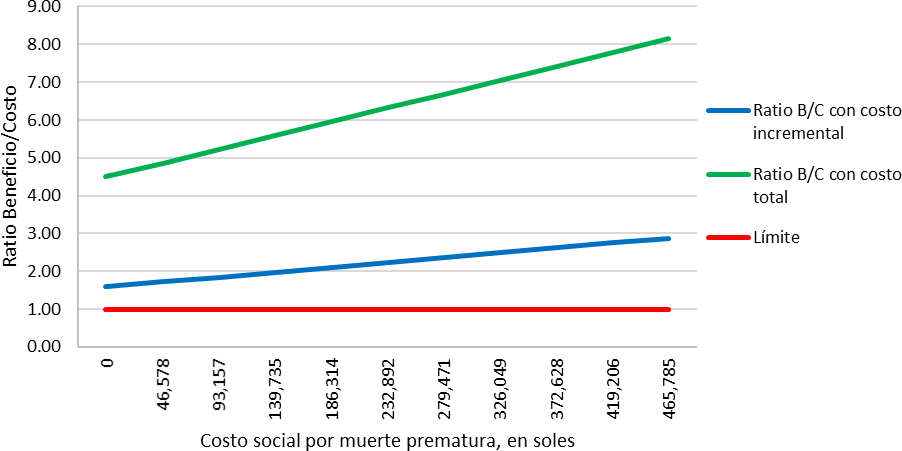
## Gráfico 61. Ratio Beneficio/Costo por efecto de variación de diferencial de ingreso de hogares con y sin discapacidad



**Elaboración**: Dirección de Seguridad Vial

En cuanto a la posible variación a la baja del costo social de muerte prematura establecida por el Ministerio de Economía y Finanzas, se observa que incluso si la vida tendría valor nulo, es decir que cuando alguien muere no hay impacto monetario alguno; incluso en ese caso, los indicadores de beneficio/costo se encuentran por encima de la unidad.

## Gráfico 62. Ratio Beneficio/Costo por efecto de variación de costo de muerte prematura

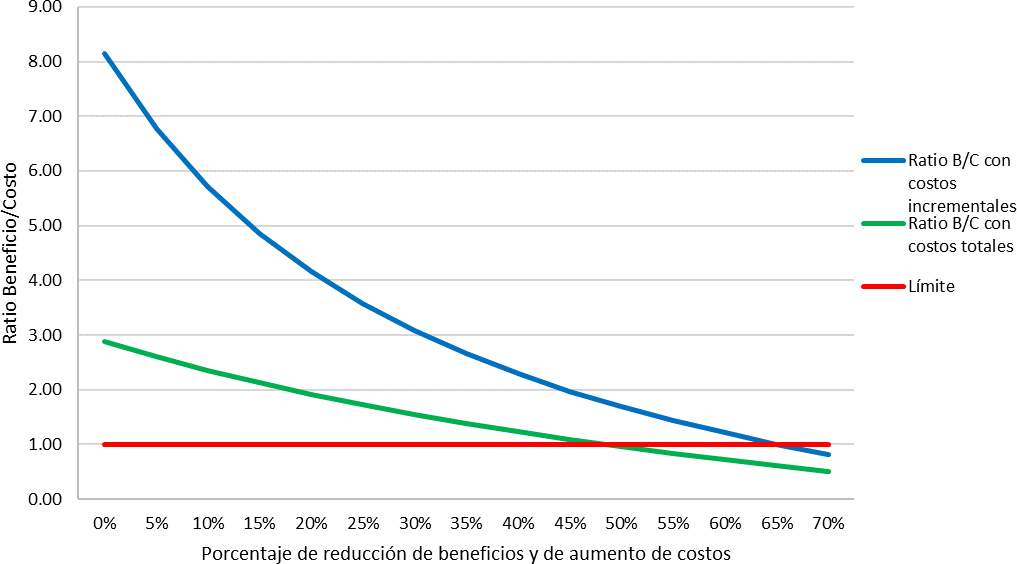


**Elaboración**: Dirección de Seguridad Vial

En suma, los indicadores responden positivamente a reducciones de beneficios e incluso adicionando un escenario crítico, asumiendo incremento de costos en forma simultánea que reducción de beneficios, se encuentra altos márgenes hasta donde podría permitirse variaciones de costos y beneficios.

Así, se observa que solo cuando los beneficios caen 50% y los costos crecen en 50% en simultáneo, la ratio beneficio/costo es inferior a la unidad; para el caso de los costos incrementales incluso aún ello sucede cuando los beneficios caen en 70% y los costos se elevan en 70%, simultáneamente.

## Gráfico 63. Ratio Beneficio/Costo por efecto combinado de menores beneficios y mayores costos



**Elaboración:** Dirección de Seguridad Vial – MTC

En conclusión, la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial muestra indicadores de beneficio/costos robustos; que solo en escenarios críticos y poco probables - de reducción de beneficios incrementales en 70% al mismo tiempo que se incrementan los costos incrementales en 70%, podría ser inviable en términos monetarios.

En ese sentido, el adecuado diseño de objetivos prioritarios, lineamientos y servicios será crucial en el cumplimiento de sus metas; y sobretodo su implementación, seguimiento y monitoreo garantizará la efectividad.

# OBJETIVOS PRIORITARIOS Y LINEAMIENTOS

* 1. **Objetivos prioritarios**

De acuerdo con la metodología establecida, los objetivos prioritarios se enfocan en la atención de las causas directas, lo que permitirá atender el problema identificado; en este sentido, cada objetivo aborda una situación presentada.

La Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial plantea un total de 6 objetivos prioritarios los cuales son:

* + 1. Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales,
    2. Reducir los comportamientos que generan riesgo de afectación a la vida de los usuarios viales en la movilidad,
    3. Lograr estándares óptimos de seguridad vehicular que protejan la vida de los usuarios viales,
    4. Lograr las velocidades seguras para la protección de los usuarios viales,
    5. Disponer una infraestructura vial segura para los usuarios viales,
    6. Incrementar la capacidad de respuesta frente a siniestros viales para los usuarios viales.

Estos objetivos prioritarios se plantean para un horizonte temporal de cumplimiento hacia el año 2030, los mismos que se describen a continuación:

## OP 1. Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales

La inexistencia de una estructura institucional adecuada para la atención de la problemática de seguridad vial ha conllevado a la imposibilidad de realizar acciones conjuntas que permitan una atención integral a la problemática, de generar una estrategia de seguimiento al cumplimiento de metas y de ejecutar de manera eficiente los presupuestos asignados en los tres niveles de gobierno; todo lo anterior se ve reflejado en el comportamiento de los indicadores de morbilidad y mortalidad a causa de los siniestros viales en el país, que muestran, en los últimos 5 años antes de la pandemia COVID 19, una tendencia creciente, presentado en 2019 67,063 víctimas, el número más alto de víctimas en los últimos 30 años (3,110 fallecidos y 63,953 lesionados, PNP, Anuario Estadístico Policial 2019).

En razón a lo expuesto anteriormente se identificó que la “Débil coordinación y delimitación de funciones de la seguridad vial”, la “Desarticulación en el sistema de información y baja generación del conocimiento”, los “Ineficientes procesos de fiscalización y sanción”, además de la “Falta de cumplimiento de las funciones para ejercer la responsabilidad compartida en la seguridad vial” son causas indirectas que deben ser atendidas para solucionar la débil institucionalidad en la atención de la inseguridad vial.

De acuerdo con los lineamientos del fundamento conceptual de “Sistema Seguro”, base teórica de esta política pública, todas las entidades responsables de las diferentes líneas de trabajo: comportamientos seguros de los usuarios viales, infraestructura segura, gestión de velocidad, vehículos seguros y atención a víctimas de siniestros viales, son responsables de constituir una estructura institucional con acciones coordinadas y articuladas que permitan disminuir las víctimas por incidentes viales en el país, en este sentido, el Ministerio de Trasportes y Comunicaciones (Dirección de Seguridad Vial), SUTRAN, Policía Nacional del Perú (Dirección General de Tránsito y Seguridad Vial), MINSA/SAMU, ESSALUD, INDECOPI, MINEDU, MVCS, ATU, Gobiernos Regionales –

Direcciones Regionales de Transporte, Municipalidades provinciales y distritales, liderarán desde sus funciones la conformación de esta estructura y vincularán al sector privado y la sociedad civil para generar procesos de corresponsabilidad y generación de capital social en torno a la seguridad vial.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Política Nacional**  **Multisectorial de Seguridad Vial** | **Política Nacional con la que se compara/analiza** | | |
| **Objetivo prioritario** | **Nombre de la política** | **Objetivo prioritario** | |
|  | Política Nacional | OP3. Mejorar las condiciones de vida de la | |
|  | Multisectorial de | población que generan vulnerabilidad y riesgos | |
|  | Salud al 2030 | en la salud | |
| OP1. Fortalecer la institucionalidad de la | Política Nacional de Transporte  Urbano | OP2. Mejorar la gobernanza del urbano de personas y mercancías | transporte |
|  | OP2. Fortalecer la formación integral de los | |
| seguridad vial de los usuarios viales | Política Nacional de Educación  Superior y Técnico- | estudiantes de la Educación Superior y Técnico-  Productiva, que responda a los contextos sociales, culturales y productivos | |
|  | OP6. Movilizar recursos a las instituciones de la | |
|  | Productiva | Educación Superior y Técnico-Productiva para la  mejora de la calidad y el desarrollo de la | |
|  |  | investigación e innovación | |

## OP 2. Reducir los comportamientos124 que generan riesgo de afectación a la vida de los usuarios viales en la movilidad

124 De acuerdo con el *Global Status Report on Road Safety 2018* de la ONU, los factores de riesgo asociados al comportamiento son: velocidad, conducir bajo los efectos del alcohol, conducir bajo los efectos de otras drogas, utilizar el celular mientras se maneja, no usar cascos para motociclistas, no colocarse cinturones de seguridad, y la falta de sistemas de retención para niños.

Los comportamientos que generan riesgos de ocurrencia de siniestros viales han sido una de las principales causas de la presencia de fallecidos y lesionados en la movilidad del Perú. Conductas como exceso de velocidad, ebriedad e imprudencia de los usuarios viales, exceso de carga, entre otras, a lo que se suman vehículos e infraestructura que no cumplen con estándares actualizados que son óptimos de seguridad han sido causantes de 35,556 muertes y de casi 650 mil personas lesionadas entre el periodo 2010-2021 por ejemplo2. A ello se le añaden deficientes estrategias en la educación que permitan interacciones seguras entre usuarios viales, un proceso de licenciamiento debilitado en sus fases teórico-prácticas, y estrategias de información y comunicación en seguridad vial no efectivas y que no generan impacto en la reducción de estos comportamientos inseguros.

La necesidad de construir una cultura del valor de la vida en las vías, contar con conductores noveles mejor preparados, promover el uso de elementos de protección por parte de conductores de vehículos mayores y menores (casco, cinturón de seguridad, SRI, entre otros) y generar estrategias de comunicación e información focalizadas en conductas de riesgo (exceso de velocidad y conducir bajo efectos de alcohol o drogas), permitirán contar con usuarios viales que tomen decisiones de movilidad más seguras. Así mismo, Implementar de manera complementaria los procesos de educación vial y de mejoramiento de pruebas prácticas, teóricas y técnicas de licenciamiento, los controles en vía enfocados a la fiscalización y sanción de conductas de riesgo mediante el fortalecimiento de las capacidades técnicas y operativas de las entidades responsables, reducirán de manera significativa las lesiones y muertes en las vías. Es de resaltar que los comportamientos de los usuarios viales también estarán determinados por una infraestructura inclusiva, accesible y segura, como también por vehículos que brinden elementos técnicos y tecnológicos de seguridad, por lo que es importante incluir los procesos de capacitación para el uso de estos elementos.

Así como en el objetivo anterior, es relevante la vinculación de varios sectores del Estado y de varias entidades públicas y privadas para cumplir con lo fijado en esta política pública. Liderados por el MTC y el MINEDU, se deben vincular entidades como SUTRAN, PNP y los gobiernos regionales y provinciales, en trabajo articulado con las entidades complementarias (ECSAL, escuelas de conductores y centros de evaluación) son claves para el cumplimiento de este objetivo prioritario.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial** | **Política Nacional con la que se compara/analiza** | |
| **Objetivo prioritario** | **Nombre de la política** | **Objetivo prioritario** |
| OP2. Reducir los comportamientos que generan riesgo de afectación a la vida  de los usuarios viales en la movilidad | Política Nacional Multisectorial de Lucha contra el Crimen Organizado 2019 - 2030 | OP2. Fortalecer el control de la oferta en mercados ilegales a nivel nacional y trasnacional |

## OP 3. Lograr estándares óptimos de seguridad vehicular125 que protejan la vida de los usuarios viales

Con un incremento del 117% del parque automotor entre los años 2011-2021 y ausencia de lineamientos y estándares óptimos de seguridad vehicular, la interacción de los usuarios vulnerables (peatones y ciclistas) con los vehículos automotores (dos y más ruedas) generan la mayor carga de mortalidad en la movilidad del país (75% vehículos mayores y 25% vehículos menores, en promedio en dicho periodo). De acuerdo con lo anterior, el insuficiente marco técnico – legal para el control de ingreso, operación y salida de vehículos del parque automotor y unos requisitos técnicos de seguridad vehicular que no cumplen los estándares internacionales recomendados, son la causas que plantean un escenario de alta incidentalidad vial. “Como tal, los vehículos de motor se deben diseñar, producir e inspeccionar periódicamente para garantizar una máxima seguridad para los conductores y sus pasajeros, y los usuarios de las vías de tránsito fuera del vehículo” (OMS, 2021)

Es por lo anterior, que esta política pública plantea como eje principal incluir dentro de la normatividad que regula la importación y comercialización de vehículos automotores en el país, requisitos de seguridad basados en el desempeño mediante el diseño y la producción de vehículos para evitar choques (estándares de seguridad vehicular activa) y reducir el riesgo de lesiones cuando ocurre un choque (seguridad pasiva), que protejan tanto a los usuarios al interior del automotor como a los otros usuarios de la vía. Así mismo, para los vehículos en circulación, fortalecer los procesos para la obtención del Certificado de Inspección Técnica Vehicular que permita tener un mayor control al cumplimento de los parámetros exigidos.

Siguiendo la línea de la complementariedad entre los diferentes objetivos prioritarios de esta política, es necesario adelantar procesos de información y comunicación dirigidos a mantener a usuarios viales instruidos en materia de seguridad vehicular para sensibilizar sus procesos de compra y uso. Así mismo, planear operativamente el control al cumplimiento de los estándares vehiculares impuestos serán actividades que conllevarán al cumplimiento de los indicadores diseñados en este objetivo prioritario.

El trabajo articulado entre el MTC, la PNP, SUTRAN y los Centros de Inspección Técnica Vehicular (CITV) generará los escenarios de coordinación institucional claves para la gestión y el cumplimiento de lo planteado en este objetivo.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Política Nacional Multisectorial de**  **Seguridad Vial** | **Política Nacional con la que se compara/analiza** | |
| **Objetivo prioritario** | **Nombre de la política** | **Objetivo prioritario** |

125 Por estándares óptimos se entiende a aquellos que están alineados con los estándares internacionales de seguridad vehicular, tales como las establecidas en el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (OMS, 2017); así como, los estándares propuestos de la reglamentación de vehículos basada en la aplicación obligatoria de los Reglamentos ONU, de acuerdo con el Informe final del Proyecto Bien Público Regional (BPR): “Mejora de los estándares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor”, elaborado por el Banco Interamericano de Desarrollo.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| OP3. Lograr estándares óptimos de seguridad  vehicular que protejan la vida de los usuarios viales | Política Nacional de Transporte Urbano | OP1. Contar con sistemas de transporte urbano eficaces para el desplazamiento de las personas |

## OP 4. Lograr las velocidades seguras126 para la protección de los usuarios viales:

De acuerdo con lo establecido por la OPS en su documento La Velocidad y los Siniestros Viales, *“El exceso de velocidad, bien sea por velocidad excesiva (conducir por encima del límite de velocidad establecido) o por velocidad inapropiada (conducir demasiado rápido de acuerdo con las condiciones de la vía, pero dentro de los límites), está considerado casi de forma unánime como el mayor factor de riesgo de los siniestros viales. Por este motivo, las políticas y los programas de control de la velocidad tienen un papel clave en los esfuerzos para mejorar los indicadores de seguridad vial”* En este sentido, en el Perú, en los últimos 15 años, se han presentado un promedio anual de 26,900 siniestros (Policía Nacional del Perú / DIRTIC-DIVEST) con las cifras de lesionados y fallecidos ya expuestas y de acuerdo a datos reportados por MINSA a OPS, 5 de cada 10 personas atropelladas, no muertos en el acto, reciben lesiones graves o potencialmente graves a causa de la fuerza del impacto.

Según lo planteado en el diagnóstico de esta política, las principales causas para que en el país no se cuente con una óptima gestión de velocidades son las inadecuadas velocidades de circulación, acorde con la infraestructura vial y las insuficientes prácticas de gestión pública para pacificar el tránsito en las vías. Si bien, la infraestructura vial nacional cuenta con elementos de diseño que permiten un nivel de seguridad en el tránsito, planteados en el “Manual de Carreteras: Diseño Geométrico DG -2018”, las vías departamentales y provinciales adolecen de parámetros que permitan una velocidad apropiada para la protección de la vida.

De acuerdo con lo anterior, actualizar los límites de velocidad, intervenir los Puntos críticos de siniestralidad (tramos, intersecciones, puntos) con medidas de pacificación de tráfico y realizar controles en vía enfocados identificar los vehículos que exceden la velocidad establecida y de esta forma disminuir las víctimas imputables a la velocidad en las vías, son acciones encaminadas a proteger la vida de los usuarios viales más vulnerables

Las entidades públicas que liderarán este objetivo serán el MTC y la PNP con la vinculación del sector privado como empresas de transporte de carga y personas, así como las que vinculan personal de mensajería a gran escala y domiciliarios.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial** | **Política Nacional con la que se compara/analiza** | |
| **Objetivo prioritario** | **Nombre de la política** | **Objetivo prioritario** |

126 Por velocidad segura se entiende a aquella que no excede los límites establecidos para cada tipo de vía y aprobados según Decreto Supremo 025-2021-MTC, que aprueba el Reglamento del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos y establece otras disposiciones.

|  |  |
| --- | --- |
| OP4. Lograr las velocidades seguras  para la protección de los usuarios viales | (no se encontraron políticas aprobadas que se vinculen con el OP4) |

## OP 5. Disponer una infraestructura vial segura127 para los usuarios viales

El diseño, construcción y administración de infraestructura para la movilidad segura (vías y sus entornos) es un elemento fundamental en la búsqueda de construir un “Sistema Seguro”, en razón a que contribuye en la posible ocurrencia de siniestros viales con víctimas, determina la percepción del riesgo y moldea el comportamiento de los usuarios en las vías; en este sentido, en el Perú se cuenta con diferentes manuales como el Manual de Diseño Geométrico, Manual de Dispositivos de Control del Tránsito Automotor para Calles y Carreteras, Manual de Especificaciones Técnicas Generales para Construcción y el Manual de Seguridad Vial (2017), entre otros, así como diferentes instrumentos técnicos para la gestión de la infraestructura vial que se encuentran desactualizados en materia de nuevos parámetros de seguridad, acentuado por una insuficiente evaluación de riesgos en la infraestructura vial, lo que no permite contar con un entorno favorable que ofrezca una infraestructura inclusiva y segura para los diferentes modos motorizados y activos de transporte

Por tal razón, disponer de vías nacionales con estándares de seguridad vial que tengan en cuenta las necesidades de los diferentes usuarios, incluidos los peatones y los ciclistas, conllevarán a un mejoramiento en los niveles de seguridad vial, así mismo, incrementar la efectividad de auditorías e inspecciones de seguridad vial, será un medio para garantizar el cumplimiento de las características y los estándares de seguridad para la infraestructura vial en proyectos viales o en las vías en uso.

De acuerdo con lo anterior, el Ministerios de Transporte y Comunicaciones tendrá un liderazgo fundamental en la gestión de este objetivo, con el apoyo de los Gobiernos Regionales y sus Consejos Regionales de Seguridad Vial.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial** | **Política Nacional con la que se compara/analiza** | |
| **Objetivo prioritario** | **Nombre de la política** | **Objetivo prioritario** |
| OP5. Disponer una infraestructura vial segura para los usuarios viales | Política Nacional de Transporte Urbano | OP1. Contar con sistemas de transporte urbano eficaces para el desplazamiento de las personas |
| OP3. Desarrollar servicios de transporte urbano con adecuada infraestructura, para los usuarios |
| OP4. Satisfacer las necesidades de transporte urbano de la población, en concordancia con el desarrollo urbano |
| Política Nacional de Competitividad y Productividad | OP1. Dotar al país de infraestructura económica y social de calidad. |

127 La infraestructura vial debería cumplir con normas de seguridad que sean adecuadas para todos los usuarios (OMS, 2017).

## OP 6. Incrementar la capacidad de respuesta frente a siniestros viales para los usuarios viales

Según datos de la PNP, durante el 2020, a pesar de las restricciones a la movilidad por la pandemia de COVID 19, se presentaron 40,606 víctimas de siniestros viales. Asimismo, excluyendo a las personas que murieron en el lugar de los hechos, como mínimo 38,000 lesionados requirieron atención médica y de rehabilitación a causa de sus heridas, lo que genera un alto impacto al sistema de salud, a pesar de los esfuerzos aislados, en especial de ONG´s, que realizaron algún tipo de acompañamiento posterior para la rehabilitación y reinserción a la vida laboral y social de víctimas con consecuencias físicas discapacitantes severas, que por falta de sistemas de información no se registran. Este escenario se agudiza si se tiene en cuenta que hay un deficiente sistema de seguros, información y orientación a usuarios viales que dificultan los proceso de prevención, un limitado sistema de respuesta y atención prehospitalaria y hospitalaria al momento de ocurrido el evento, así como, un insuficiente acompañamiento posterior de víctimas de siniestros de tránsito que permitan un luto llevadero, una orientación administrativa y jurídica oportuna y un acompañamiento psicosocial y físico para una rehabilitación efectiva.

Con este panorama, se hace prioritario: Fortalecer la prevención mediante procesos de información, así como garantizar una oportuna atención, por lo que se requiere evaluar el porcentaje de vehículos involucrados en siniestros viales con SOAT o CAT vigentes. Reducir el tiempo promedio de respuesta ante un siniestro vial y contar con una atención prehospitalaria efectiva, permitirán salvar la mayor cantidad de vidas de los siniestros viales. Por último, garantizar la efectividad de la atención posterior a víctimas, victimaria y sus familias para disminuir los impactos negativos generados por las lesiones discapacitantes y las secuelas psicológicas de los incidentes viales.

Para el logro de este objetivo se requieren instituciones líderes en diferentes momentos del ciclo de un siniestro vial. La Asociación Peruana de Empresas de Seguros y sus empresas vinculadas, la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP y el Fondo de compensación SOAT entre otros, serán las entidades claves para la atención oportuna de los siniestros. De esta manera, una vez ocurrido un siniestro, el MINSA, SAMU, PNP, Bomberos y el sistema de salud y emergencias (Ambulancias, centros médicos, grupos de voluntariado) permitirán una atención oportuna y profesional a la víctima.

Por último, con el fin de ofrecer una atención y acompañamiento coordinado y articulado, es necesaria la participación activa de diversos sectores como Salud, Transporte, Justicia y Educación, en compañía de las ONG’s que representan a las víctimas, entre otras; buscando establecer estructuras institucionales y mecanismos de atención.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Política Nacional**  **Multisectorial de Seguridad Vial** | **Política Nacional con la que se compara/analiza** | |
| **Objetivo prioritario** | **Nombre de la política** | **Objetivo prioritario** |
| OP6. Incrementar la capacidad de respuesta frente a siniestros viales para los usuarios viales | Política Nacional Multisectorial de Salud al 2030 | OP2. Asegurar el acceso a servicios integrales de salud de calidad y oportunos a la población |

## Lineamientos

Para lograr los seis (6) objetivos prioritarios, se han establecido 18 lineamientos, cuya responsabilidad en la implementación es compartida con otros sectores además del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, tales como el Ministerio de Salud (MINSA), Ministerio de Educación (MINEDU), Ministerio de Justicia (MINJUS), la Policía Nacional del Perú (PNP), la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), Instituto Nacional de Calidad (INACAL), entre otros; así como los gobiernos regionales y gobiernos locales.

## OP 1 Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales

### L 1.1. Fortalecer la articulación intersectorial y la coordinación interinstitucional de la gestión para la seguridad vial

Fortalecer la articulación intersectorial y la coordinación interinstitucional en la gestión orientada a la seguridad vial constituye uno de los pasos necesarios para el logro del fortalecimiento de la institucionalidad y para lograr un trabajo integral a favor de la seguridad vial. Esto a su vez coadyuvará a generar instrumentos de gestión que sirvan a las instituciones competentes en relación a la seguridad vial.

Las funciones de las entidades responsables de la seguridad vial se regirán bajo los lineamientos de una entidad rectora, con el rango de Agencia Nacional de Seguridad Vial, la cual se encargará del diseño de procesos y protocolos para establecer competencias y alcances que garanticen la construcción de un Sistema Seguro de Movilidad para el Perú, así como de la gestión de esta política pública.

Es preciso remarcar que la responsabilidad compartida es la base para el diseño e implementación de estrategias integrales y articuladas para mejorar la seguridad vial. Para tal fin, se requiere el cumplimiento de los principios de la buena gobernanza como la transparencia y la responsabilidad del sector público y privado en pro de salvar vidas a través de la disminución de la ocurrencia de siniestros viales.

### L 1.2. Fortalecer la articulación del sistema de información

La articulación de los sistemas de información relativos a la seguridad vial es importante para incrementar la generación del conocimiento en materia de seguridad vial, de tal forma que los ciudadanos y las instituciones vinculadas a la gestión de la seguridad vial cuenten con un sistema interoperable con información pertinente y cifras consistentes y oportunas.

Es por ello que mediante el DL. N°1216 se crea el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, el cual inicia sus actividades el año 2021, implementando una plataforma informática que busca centralizar la información referente a la seguridad vial. De esta manera, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial se presenta como la fuente oficial de la información en esta materia.

La toma de decisiones para la seguridad vial requiere de evidencia científica para el

entendimiento de problemáticas locales, para lo cual se requieren datos oportunos y veraces de todas las entidades públicas nacionales y regionales, así como de las privadas que los generan. Asimismo, con la presente política se busca implementar los Observatorios Regionales de Seguridad Vial de forma tal que las regiones cuenten con información actualizada de la problemática de seguridad vial.

### L 1.3. Generar conocimiento técnico en seguridad vial

Difundir conocimiento técnico para la seguridad vial es importante porque esto generará programas de desarrollo de capacidades que serán dirigidos a estudiantes de grado superior técnico y universitarios, además, a funcionarios en distintas instituciones, y promoverá funcionarios con las habilidades y capacidades suficientes en temas de seguridad vial.

Esto fortalecerá la formación integral de los estudiantes de educación superior y técnico que respondan los contextos sociales, culturales y productivos. Asimismo, promoverá que las instituciones movilicen sus recursos para la mejora de la calidad y el desarrollo de la investigación e innovación.

### L 1.4. Mejorar los procesos de supervisión, fiscalización y sanción de la seguridad vial

El mejoramiento de procesos de supervisión, fiscalización y sanción de la seguridad vial es fundamental para el cumplimiento y fortalecimiento de la institucionalidad de tal forma que existan estrategias permanentes para los procesos de fiscalización y sanción a conductas de riesgo en seguridad vial.

El control operativo es considerado uno de los instrumentos más efectivos para una transformación cultural y educativa que genere interacciones seguras entre usuarios viales y sus modos de transporte, esto requiere que la imposición de las papeletas de infracción y su sanción efectiva, se realice de modo expedito y transparente, de manera que el infractor perciba que existen consecuencias de las conductas de riesgo que realiza, resaltando el uso de tecnología para el proceso de fiscalización, de modo que las sanciones se hagan efectivas.

## OP 2 Reducir los comportamientos que generan riesgo de afectación a la vida de los usuarios viales en la movilidad

### L 2.1. Mejorar los programas de educación vial dirigida a los usuarios viales

Para reducir los comportamientos que producen riesgo a la vida de los usuarios viales, es importante mejorar los programas de educación vial que serán dirigidos a docentes, estudiantes, conductores infractores, conductores profesionales no infractores y usuarios de las vías (ciclistas, peatones, público en general). Por este motivo, la presente política, fomenta actitudes que vayan generando conciencia ciudadana y comportamientos encaminados a la creación de una cultura en seguridad vial.

Asimismo, la creación de una cultura del valor de la vida requiere del fortalecimiento de los procesos de transformación cultural y educativa en colegios, de manera que la comunidad educativa y los entornos escolares sean garantes de la protección de la vida.

### L 2.2. Optimizar el proceso técnico – administrativo de licenciamiento a conductores de vehículos mayores y menores

Se considera necesario optimizar el procedo técnico – administrativo para el otorgamiento/revalidación/recategorización/duplicar o canjear licencias de conducir de vehículos toda vez que las licencias representan documentos de habilitación para que un conductor transite por las vías a través de vehículos, cuyas características y condiciones se encuentran estipuladas en el Reglamento Nacional de Vehículos.

Es importante mencionar que el artículo 4 del actual Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N° 007-2016- MTC, establece las competencias de los Gobiernos Regionales y Municipalidades Provinciales en la emisión de las licencias de conducir clase A y clase B, respectivamente.

Dichas autoridades administrativas son las competentes en la emisión de las licencias de conducir a aquel postulante que cumple con los requisitos establecidos en el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir. En ese sentido, resulta preponderante que el procedimiento de emisión se lleve a cabo respetando los requisitos para su otorgamiento, verificando supuestos como el Certificado de Salud emitido por la ECSAL, la Constancia de Finalización del Programa de Formación de Conductores – COFIPRO emitida por la Escuela de Conductores para las licencias profesionales, entre otros.

Cabe indicar que se viene implementando el proceso de “Integración de las licencias de conducir clase B al Sistema Nacional de Conductores” con el objetivo que las Municipalidades Provinciales emitan las licencias clase B dentro del Sistema Nacional de Conductores. Este escenario permitirá una mejor supervisión y control de las licencias de los vehículos automotores menores (clase B).

Así pues, la tramitación de licencias de conducir representa un procedimiento importante toda vez que es la habilitación para la circulación en las vías, con lo que debe ser otorgado a aquel postulante que cumple con los requisitos establecidos. Queda en competencia de las autoridades optimizar dicho procedimiento en procura de la seguridad vial de los usuarios.

### L 2.3. Desarrollar planes de control en vía a comportamientos de riesgo de usuarios

Los planes de control en vía son importantes para identificar los riesgos en el comportamiento de los usuarios de la vía con el fin de reducir la ocurrencia de siniestros viales.

Asimismo, los planes de control deben establecer mecanismos de manera sistemática que garanticen el funcionamiento continuo según el fin de esta política.

La metodología de planeación del control operativo en vía, que, de manera sistemática y sostenida, vigile y controle el cumplimiento de las leyes de tránsito, complementada con acciones de educación pública focalizada (a zonas y conductas de riesgo), tiene impactos positivos sobre el comportamiento de los usuarios de las vías.

Los planes de control operativo deberán establecer los puntos con mayor incidencia de

siniestros para monitorear el cumplimiento por parte de los usuarios de la vía de las leyes de tránsito. Estos puntos de control podrán ser fijos o movibles para su mejor adaptación a la situación que se presente.

Los usuarios encontrados en flagrancia de comportamientos de riesgo deberán ingresar a un sistema de educación pública que les permita corregir dichas conductas.

### L 2.4. Alinear el programa de formación de conductores a cualificaciones establecidas en el MNCP dirigido a operadores de transporte

Alinear el programa de formación de conductores a cualificaciones establecidas en el Manual Nacional de Cualificaciones del Perú (MNCP) es fundamental en este objetivo prioritario porque el MNCP es un elemento organizador y articulador de la oferta educativa y de formación, tanto para las instancias a cargo de emitir lineamientos curriculares y condiciones para el aseguramiento de la calidad, así como para las entidades, públicas y privadas, oferentes de programas. Se pretende que su cobertura recoja todos los niveles educativos.

Es de necesidad para el sistema seguro de transporte la formación profesional de los conductores, de modo que puedan acceder a una formación técnica que les permita generar movilidad y trayectoria laboral.

Para su desarrollo se hace necesaria la implementación de mejoras normativas, que sean implementadas por centros de formación autorizados por el MTC, para asegurar la profesionalización de conductores de transporte público de personas, carga y mercancías.

### L 2.5. Optimizar el proceso de información y comunicación de la seguridad vial

El proceso de información y comunicación de la seguridad vial es primordial para reducir los comportamientos que producen riesgos a la vida de los usuarios de las vías.

El involucramiento de la comunidad (sociedad civil, organizaciones, empresas) en la percepción de las vulnerabilidades y riesgos en las vías, permitirá la comprensión de aquellos factores que generan mayor riesgo a la vida y a la salud, así como la necesidad del cumplimiento de las normas de tránsito lo que generará mayor conciencia y empatía, que conllevará a la reducción de la siniestralidad vial ocasionada por estas malas prácticas, lo que a través de estrategias de información, comunicación y campañas, coadyuvará una sensibilización sobre la problemática.

## OP 3 Lograr estándares óptimos de seguridad vehicular que protejan la vida de los usuarios viales

### L 3.1. Definir los procesos y requisitos para el ingreso, operación y baja de vehículos del parque automotor

Los procesos y requisitos para el ingreso, operación y baja de vehículos del parque automotor impactan en las condiciones de seguridad a las que están expuestos los usuarios. Por ello, es indispensable que estos procesos y lineamientos técnicos puedan ser definidos y normados bajo condiciones mínimas que cada vehículo deba cumplir para ingresar o permanecer en el parque automotor. En ese sentido, los vehículos

obsoletos en circulación aumentan las posibilidades de que ocurran siniestros de tránsito dado que no fueron fabricados bajo las nuevas exigencias y estándares de protección y elementos de seguridad.

Por ello, se requiere garantizar la implementación y cumplimiento de las normas de seguridad vehicular, homologadas internacionalmente para vehículos importados, producidos y comercializados en el Perú. Asimismo, se requiere generar procesos de comunicación y difusión a consumidores para que realicen una compra informada considerando criterios de seguridad vial. De ese modo, podrán seleccionar vehículos más seguros y con elementos de protección más sofisticados que se ajusten a sus necesidades como parámetros para la protección de la vida. Adicional a ello, se podrá modernizar el parque automotor y reducir la contaminación ambiental, así como, la ocurrencia de siniestros por uso de vehículos que produzcan fallas técnicas inherentes a su antigüedad.

### L 3.2. Implementar estándares técnicos de seguridad vehicular

Garantizar el desempeño seguro durante todo el ciclo de vida de los vehículos, desde su producción a posventa, incluyendo el mantenimiento e inspección técnica periódica es indispensable para asegurar estándares de calidad mínimos que permitan reducir la probabilidad de incidencias graves a la salud cuando ocurre un siniestro vial. Asimismo, es importante mencionar que las fallas y desperfectos mecánicos fue una de las causas principales de siniestros viales en el Perú durante el 2021.

En ese sentido, cada uno de estos eventos pudo haber sido prevenido a través de procedimientos como las inspecciones técnicas vehiculares. De ese modo, la revisión oportuna de los vehículos bajo estándares técnicos permite la mitigación de este riesgo previo a la ocurrencia de siniestros. En particular, las empresas interesadas en prestar el servicio de inspecciones técnicas vehiculares dispondrán de un criterio estandarizado al momento de estas evaluaciones.

### L 3.3. Definir parámetros técnicos para la adquisición de flotas vehiculares de entidades públicas y privadas

Los compromisos institucionales con la Seguridad Vial deben ser liderados desde el sector público a través de todas sus operaciones. Como acciones coherentes no solo por parte del Estado, sino también de las empresas y organizaciones peruanas, es indispensable que se puedan definir estándares de seguridad mínimos para los vehículos que se incorporan a los servicios que prestan.

Del mismo modo, es esencial que se pueda contar personal permanente y altamente capacitado en la operación y mantenimiento de estos vehículos. Este lineamiento constituye un primer paso hacia la institucionalización y masificación del ingreso de vehículos seguros en el marco de la corresponsabilidad y compromiso por alcanzar las metas propuestas en la gestión de esta política.

## OP 4 Lograr las velocidades seguras para la protección de los usuarios viales

### L 4.1. Fomentar el uso de instrumentos normativos - técnicos y tecnología para la gestión de la velocidad

Los instrumentos normativos – técnicos y tecnología para la gestión de la velocidad son importantes porque permitirán gestionar velocidades adecuadas a las características de la infraestructura vial. Dado que las condiciones del tráfico y los vehículos se modifican a lo largo del tiempo, resulta indispensable la revisión periódica de estos instrumentos para su adecuación y pertinencia con el sistema actual.

Asimismo, es importante recalcar que el exceso de velocidad es la principal causa de ocurrencia de siniestros de tránsito en el Perú. Por ello, estos instrumentos normativos- técnicos tendrán alto impacto en la protección de usuarios vulnerables de las vías. Para este fin, se requiere complementar estas estrategias con intervenciones a la infraestructura que permitan el calmado de tráfico mediante la aplicación de estrategias como urbanismo táctico, señalización y control electrónico de velocidades en vías que permitirán mitigar el riesgo del exceso de velocidad y la siniestralidad vial.

## OP 5. Disponer una infraestructura vial segura para los usuarios viales

### L 5.1. Actualizar los instrumentos técnicos de diseño y gestión de infraestructura vial

La infraestructura vial desempeña un rol importante en la construcción de entornos seguros para todos los tipos de usuarios. Dado que las condiciones actuales de las vías determinan la forma en que los usuarios circulan y se desplazan, es necesario que esta cumpla criterios mínimos que garanticen la seguridad considerando la diversidad de los usuarios y los distintos modos de movilidad.

En ese sentido, considerando que, tras la pandemia, las condiciones del tráfico han ido y continuarán cambiando, resulta indispensable que se realice una revisión periódica de los instrumentos técnicos que rigen el diseño actual. De este modo, se podrá proveer de infraestructura segura y fácil de ser comprendida por los usuarios, así como guías y asistencia técnica a quienes participan del proceso de diseño y gestión de las vías.

### L 5.2. Asegurar la implementación del proceso de evaluación de riesgo de infraestructura vial en el ámbito urbano y carretero

La evaluación de riesgos de la infraestructura desde el proceso de diseño hasta su operación es un procedimiento que permite monitorear permanentemente los riesgos que la infraestructura presenta. De ese modo, estos estudios proveerán un diagnóstico oportuno de las condiciones de seguridad vial que puedan ser mitigadas a través de propuestas de intervención en el corto, mediano y largo plazo.

Por ello, es importante fortalecer la realización de las auditorias e inspecciones de seguridad vial para fomentar su aplicación en proyectos nuevos de infraestructura vial, antes de ser construidos, y en proyectos en operación, para ser intervenidos para su mejora. Así mismo, impulsar la profesionalización de quienes realizan inspecciones y auditorías de seguridad vial permitirá disponer de equipos técnicos en los distintos niveles de gobierno que puedan abordar las problemáticas específicas de la vía bajo estándares nacionales.

## OP 6. Incrementar la capacidad de respuesta frente a siniestros viales para los usuarios viales

### L 6.1. Optimizar los procesos de aseguramiento, información y orientación a usuarios viales

Prevenir las lesiones graves a causa del riesgo vial mediante estrategias de información y orientación permitirá una atención de emergencia oportuna en caso de presentarse un siniestro, logrando que la persona se reintegre a sus actividades cotidianas reduciendo el impacto económico que generaría el siniestro vial en las familias.

En esta línea, la presente política busca masificar el uso de los seguros obligatorios contra accidentes de tránsito, para que se pueda cubrir mediante su cobertura los gastos y costos asociados al siniestro vial.

### L 6.2. Optimizar la gestión del sistema de respuesta y atención prehospitalaria y hospitalaria de víctimas de siniestros viales

Contar con un sistema organizado, articulado e integrado de atención de emergencia prehospitalaria e implementar un paquete básico de servicios médicos para la atención de víctimas de siniestros viales en cada nivel del sistema de salud, permitirá unificar los servicios brindados y optimizar los recursos. Esto en línea con el Protocolo Nacional de Gestión y Monitoreo de Información ante Accidentes de tránsito, que se encuentra en proceso de aprobación.

Con este lineamiento se busca reducir el porcentaje de lesionados por siniestros viales que fallecen durante el trayecto y dentro de un centro de salud.

### L 6.3. Implementar el proceso articulado para el acompañamiento posterior a víctimas de siniestro viales

Ofrecer a las víctimas un protocolo de acompañamiento, atención y seguimiento posterior a la ocurrencia del siniestro vial, permitirá a la persona afectada poder reinsertarse laboral y socialmente.

Asimismo, la política busca velar por los derechos de las víctimas de los siniestros de tránsito a través de un servicio de defensa pública y acceso a la justicia con el apoyo del Ministerio de Justicia. Es decir, buscar garantizar la efectividad de la atención posterior a víctimas, victimarios y sus familias de forma tal de reducir los impactos negativos generados por las lesiones y las secuelas psicológicas de los incidentes viales.

## Tabla 50. Matriz de Objetivos prioritarios, indicadores y lineamientos

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivo Prioritario** | | **Indicador** | | **Logro esperado (2030)** | **Lineamientos** | **Responsabledel Objetivo Prioritario** |
| OP1 | Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales | I 1.1 | Tasa de fallecidos en siniestros viales | La tasa de fallecidos se reducirá hasta  5.4 en línea con el objetivo mundial de reducción de  50% | L 1.1. Fortalecer la articulación intersectorialy la coordinación interinstitucional de la gestión para la seguridad vial | Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) |
| I 1.2 | Tasa de lesionados en siniestros viales | La tasa de fallecidos se reducirá hasta  112.8 en línea con el objetivo  mundial de reducción de 50% | L 1.2. Fortalecer la articulación del sistemade  información |
| L 1.3. Generar conocimiento técnico en seguridad vial |
| L 1.4. Mejorar los procesos de supervisión, fiscalización y sanción de la seguridad vial |
| OP2 | Reducir los comportamientos que generan riesgo de afectación a la vida de los usuarios viales en la movilidad | I 2.1 | Porcentaje de fallecidos y lesionados en siniestros imputables a la conducción alcohólica y/o sustancias psicoactivas | La proporción de víctimas en siniestros ocasionados por consumo del alcohol y/o sustancias psicoactivas se reducirá al 5.5% del total de siniestros | L 2.1. Mejorar los programas de educación  vial dirigido a los usuarios viales | Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) |
| L 2.2. Optimizar el proceso técnico - administrativo de licenciamiento a conductores de vehículos mayores y menores |
| L 2.3. Desarrollar planes de control en vía a comportamientos de riesgo de usuarios |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivo Prioritario** | | **Indicador** | | **Logro esperado (2030)** | **Lineamientos** | **Responsable del Objetivo Prioritario** |
|  |  |  |  |  | L 2.4. Alinear el programa de formación de conductores a cualificaciones establecidas en el Manual Nacional de Cualificaciones del  Perú (MNCP dirigido) a operadores de transporte |  |
| L 2.5. Optimizar el proceso de información y comunicación de la seguridad vial |
| OP3 | Lograr estándares óptimos de seguridad vehicular que protejan la vida de los usuarios viales | I 3.1 | Porcentaje de vehículos que ingresan al parque automotor con altos estándares de seguridad | El porcentaje de vehículos nuevos que ingresan al parque automotor que cuentan altos estándares de seguridad  alcanzará al 100% | L 3.1. Definir los procesos y requisitos para el ingreso, operación y baja de vehículos del parque automotor | Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) |
| I 3.2 | Porcentaje de vehículos con revisión técnico mecánica vigente | El porcentaje de vehículos con obligatoriedad de revisión técnica que pasan inspección técnica vehicular alcanzará el  100.0% | L 3.2. Implementar los estándares técnicos de seguridad vehicular |
| L 3.3. Definir parámetros técnicos para la adquisición de flotas vehiculares de entidades públicas y privadas |
| OP4 | Lograr las velocidades seguras para la protección de los usuarios viales | I 4.1 | Porcentaje de fallecidos y lesionados en siniestros imputables al exceso de velocidad | La proporción de víctimas en siniestros ocasionados por | L 4.1. Fomentar el uso de instrumentos normativos - técnicos y tecnología para la gestión de la velocidad | Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivo Prioritario** | | **Indicador** | | **Logro esperado (2030)** | **Lineamientos** | **Responsabledel Objetivo Prioritario** |
|  |  |  |  | exceso de velocidad se reducirá al 36.2%  del total de siniestros |  |  |
| I 4.2 | Porcentaje de vehículos que exceden la velocidad establecida | El porcentaje de vehículos que exceden la velocidad establecida en los puntos de control de velocidad no excederá del 10.0% |
| OP5 | Disponer una infraestructura vial segura para los usuarios viales | I 5.1 | Porcentaje de kilómetros de red vial construida y/o mantenida previa auditoría y/o inspección de seguridad vial | El 100% de la red vial nueva construida y/o mantenida ha implementado recomendaciones de auditorías y/o inspecciones de seguridad vial,  según corresponda. | L 5.1. Actualizar los instrumentos técnicos de diseño y gestión de infraestructura vial | Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC) |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivo Prioritario** | | **Indicador** | | **Logro esperado (2030)** | **Lineamientos** | **Responsabledel Objetivo Prioritario** |
|  |  | I 5.2 | Porcentaje de los desplazamientos por las vías existentes que cumplen  el estándar nacional de seguridad adaptado de iRAP. | El 50% de los desplazamientos por las vías existentes serán por aquellas que cumplen el estándar nacional de seguridad adaptado de iRAP. | L 5.2. Implementar el proceso de evaluación de riesgo de infraestructura vial en el ámbito urbano y carretero |  |
| OP6 | Incrementar la capacidad de respuesta frente a siniestros viales para los usuarios viales | I 6.1 | Porcentaje de vehículos involucrados en siniestros viales con SOAT o CAT vigentes | El 100% de vehículos participantes en siniestros de tránsito contarán  con SOAT o CAT vigentes | L 6.1. Optimizar los procesos de aseguramiento, información y orientación a usuarios viales | Ministerio de Salud (MINSA) |
| I 6.2 | Porcentaje de lesionados de siniestros viales que fallecen durante el trayecto y dentro de un centro de salud | El porcentaje de lesionados que fallecen por demora en el trayecto y/o la deficiente | L 6.2. Optimizar la gestión del sistema de respuesta y atención prehospitalaria y hospitalaria de víctimas de siniestros viales |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivo Prioritario** | | **Indicador** | | **Logro esperado (2030)** | **Lineamientos** | **Responsabledel Objetivo Prioritario** |
|  |  |  |  | atención en establecimientos de salud se reducirá hasta el 10.0% | L 6.3. Implementar el proceso articulado para el acompañamiento posterior a víctimas de siniestro viales |  |



*“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”*

# PROVISIÓN DE SERVICIOS

La conceptualización e identificación de los servicios de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial consideran y tienen como base las funciones de las entidades vinculadas con la solución del problema público, las limitantes analizadas en el diagnóstico; así mismo, tendrán una relación directa con las orientaciones de los Lineamientos de la Política, pero fundamentalmente con los principios considerados en el marco del enfoque de Sistema Seguro e implementación de las alternativas de solución.

## Servicios

Conforme los lineamientos normativos y metodológicos del CEPLAN, se precisa que un servicio es una prestación intangible, única, no almacenable y no transportable, que se entrega a un usuario externo a la entidad proveedora. En este sentido, cada servicio debe ser consecuente con un estándar de cumplimiento, que refiere a las características o atributos que tienen los servicios que se prestarán a la población. Así también, cada servicio será medido por dos tipos de indicadores: de cobertura, que hacen referencia al nivel de la población atendida en relación a la población objetivo del servicio; y de calidad, que busca medir las características de la provisión del servicio de acuerdo a los atributos que posee.

En la tabla siguiente, se listan los 26 servicios priorizados en la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial, que corresponden a los lineamientos y objetivos prioritarios de la política, indicando si el servicio es nuevo o mejorado, así como, a la población beneficiaria y el proveedor de la prestación.

## Tabla 51. Matriz de lineamientos y servicios

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivo prioritario** | | **Lineamiento** | | **Servicio** | | **Condició n del servicio** | **Persona que recibe el servicio** | **Proveedor** |
| OP 1 | Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales | L 1.  1 | Fortalecer la articulación intersectorial y la coordinación interinstitucional de la gestión para la  seguridad vial | S 1.1.  1 | Asistencia técnica para el diseño y evaluación de instrumentos de gestión de seguridad vial con enfoque de visión cero, fiable para entidades públicas en los tres niveles de gobierno. | Mejorado | Entidades públicas en los tres niveles de gobierno | Dirección de Seguridad Vial - MTC |
| L 1.  2 | Fortalecer la articulación del sistema de información | S 1.2.  1 | Servicios en línea sobre el sistema de información de seguridad vial, articulada para entidades públicas y  privadas | Nuevo | Entidades públicas y privadas | Dirección de Seguridad Vial - MTC |
| L 1.  3 | Generar conocimiento técnico en seguridad vial | S 1.3.  1 | Asistencia técnica para la actualización técnica normativa en seguridad vial, fiable para funcionarios y especialistas de entidades públicas. | Nuevo | Funcionarios y especialistas de entidades públicas | Dirección de Seguridad Vial - MTC |
| S 1.3.  2 | Programas de Desarrollo de Capacidades en seguridad vial, fiables para estudiantes de educación superior pública y privada. | Nuevo | Estudiantes de educación superior pública y privada. | Dirección de Seguridad Vial - MTC |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivo prioritario** | | **Lineamiento** | | **Servicio** | | **Condició n del servicio** | **Persona que recibe el servicio** | **Proveedor** |
|  |  |  |  | S 1.3.  3 | Programa de formación en seguridad vial, fiable para técnicos y profesionales vinculados a la gestión vial, transporte y tránsito. | Mejorado | Técnicos y profesionales vinculados a la gestión vial, transporte y tránsito. | Dirección de Seguridad Vial - MTC |
| L 1.  4 | Mejorar los  procesos de supervisión, fiscalización y sanción de la seguridad vial. | S 1.4.  1 | Fiscalización, sanción y supervisión a conductas de riesgo en el tránsito y transporte, continua para usuarios viales. | Mejorado | Usuarios viales | Policía Nacional del Perú (PNP  ) y  Superintende ncia de  Transporte Terrestre de Personas, Carga y  Mercancías (SUTRAN) |
| S 1.4.  2 | Sistema de Monitoreo de Transporte y Tránsito (SMT), eficaz para entidades públicas vinculadas al transporte y tránsito a nivel nacional. | Nuevo | Entidades públicas vinculadas al transporte y tránsito a nivel nacional. | Dirección General de Autorizacione s en  Transportes (DGATR)- MTC |
| OP 2 | Reducir los comportamiento s que generan riesgo de afectación a la | L 2.  1 | Mejorar los programas de educación vial dirigida a los usuarios viales. | S 2.1.  1 | Servicios de educación vial, oportuna para las y los estudiantes de educación básica. | Nuevo | Estudiantes de educación básica regular. | Dirección de Seguridad Vial - MTC |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivo prioritario** | | **Lineamiento** | | **Servicio** | | **Condició n del servicio** | **Persona que recibe el servicio** | **Proveedor** |
|  | vida de los usuarios viales en la movilidad |  |  | S 2.1.  2 | Programa de educación y sensibilización en seguridad vial, fiable para conductores infractores y no infractores | Mejorado | Conductores infractores y no infractores. | Dirección de Seguridad Vial - MTC |
| L 2.  2 | Optimizar el proceso técnico  - administrativo de licenciamiento a conductores de vehículos mayores y  menores. |  |  |  |  |  |
| L 2.  3 | Desarrollar planes de control en vía a comportamiento s de riesgo de  usuarios. |  |  |  |  |  |
| L 2.  4 | Alinear el  programa de  formación de conductores a cualificaciones establecidas en el MNCP dirigido a operadores de  transporte. |  |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivo prioritario** | | **Lineamiento** | | **Servicio** | | **Condició n del servicio** | **Persona que recibe el servicio** | **Proveedor** |
|  |  | L 2.  5 | Optimizar el proceso de información y comunicación de la seguridad vial. | S 2.5.  1 | Programas de difusión para conductas de riesgo en la movilidad y sensibilización, focalizada para usuarios viales. | Nuevo | Usuarios viales | Dirección de Seguridad Vial - MTC |
| OP 3 | Lograr estándares óptimos de seguridad vehicular que protejan la vida de los usuarios viales | L 3.  1 | Definir los procesos y requisitos para el ingreso, operación y baja de vehículos del parque automotor. | S 3.1.  1 | Programa de homologación vehicular bajo estándares de seguridad vial, fiable para entidades públicas y privadas involucradas | Nuevo | Entidades públicas y privadas involucradas | Dirección de Seguridad Vial - MTC |
| S 3.1.  2 | Inspección técnica vehicular con enfoque de seguridad vial, fiable para la ciudadanía en general, entidades públicas y privadas. | Nuevo | Ciudadanía en general, entidades públicas y privadas | Dirección de Acreditación (DA) de INACAL |
| S 3.1.  3 | Programas de chatarreo vehicular, eficaz para personas naturales y jurídicas que tienen  posesión de vehículos obsoletos y contaminantes. | Mejorado | Personas naturales y jurídicas que tienen posesión de vehículos obsoletos y contaminantes. | Dirección de Políticas y  Normas en Transporte Vial - MTC |
| L 3.  2 | Implementar los estándares técnicos de seguridad vehicular. |  |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivo prioritario** | | **Lineamiento** | | **Servicio** | | **Condició n del servicio** | **Persona que recibe el servicio** | **Proveedor** |
|  |  | L 3.  3 | Definir parámetros técnicos para la adquisición de flotas vehiculares de entidades públicas y  privadas. | S 3.3.  1 | Asistencia para la adquisición de flota vehicular con estándares de seguridad técnica, oportuna para entidades públicas y privadas. | Nuevo | Entidades públicas y privadas. | Dirección de Seguridad Vial - MTC |
| OP 4 | Lograr las velocidades seguras para la protección de los usuarios viales | L 4.  1 | Fomentar el uso de instrumentos normativos - técnicos y tecnología para la gestión de la velocidad | S 4.1.  1 | Asistencia para la  adecuación de infraestructura, componentes viales y velocidades seguras, fiable para gobiernos regionales y locales. | Nuevo | Gobiernos regionales y Gobiernos locales | Dirección de Seguridad Vial - MTC |
| S 4.1.  2 | Programa para establecimiento y control de velocidades, fiable para la Red Vial Nacional. | Nuevo | Red Vial Nacional | SUTRAN |
| S 4.1.  3 | Asistencia para el diseño de proyectos de Entornos Escolares Seguros, fiable para gobiernos locales. | Nuevo | Gobiernos Locales | Dirección de Seguridad Vial - MTC |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivo prioritario** | | **Lineamiento** | | **Servicio** | | **Condició n del servicio** | **Persona que recibe el servicio** | **Proveedor** |
| OP 5 | Disponer una infraestructura vial segura para los usuarios viales | L 5.  1 | Actualizar los instrumentos técnicos de diseño y gestión de infraestructura vial. |  |  |  |  | Dirección de Seguridad Vial - MTC |
| L 5.  2 | Implementar el proceso de evaluación de riesgo de infraestructura vial en el ámbito urbano y de carreteras. | S 5.2.  1 | Evaluaciones en seguridad vial de la infraestructura en la Red Vial Nacional según estándares internacionales, continuas para equipos técnicos en vías de  jerarquías nacionales. | Mejorado | Equipos técnicos en vías de jerarquías nacionales. | Dirección de Seguridad Vial - MTC |
| S 5.2.  2 | Asistencia técnica para el monitoreo permanente de riesgos de infraestructura vial, fiable para gestores de la infraestructura vial en los  tres niveles de gobierno. | Nuevo | Gestores de la infraestructura vial en los tres niveles de gobierno | Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes -  MTC |
| S 5.2.  3 | Programa de  profesionalización de auditoría e inspección en  seguridad vial, precisa para estudiantes de posgrado. | Nuevo | Estudiantes de posgrado. | Dirección de Seguridad Vial - MTC |
| OP 6 | Incrementar la capacidad de respuesta frente a siniestros viales para los usuarios viales. | L 6.  1 | Optimizar los procesos de aseguramiento, información y orientación a usuarios viales. | S 6.1.  1 | Programa de difusión de información sobre los procesos y alcances del aseguramiento para la atención de siniestros  viales, oportuno para usuarios viales. | Nuevo | Usuarios de las vías | Dirección de Seguridad Vial - MTC |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivo prioritario** | | **Lineamiento** | | **Servicio** | | **Condició n del servicio** | **Persona que recibe el servicio** | **Proveedor** |
|  |  |  |  | S 6.1.  2 | Optimización y fortalecimiento de los procesos de atención por los seguros obligatorios vehiculares, oportuna para  usuarios viales. | Nuevo | Usuarios de las vías | Dirección de Seguridad Vial - MTC |
| L 6.  2 | Optimizar la gestión del sistema de respuesta y atención prehospitalaria y hospitalaria de víctimas de siniestros viales. | S 6.2.  1 | Atención prehospitalaria y hospitalaria con protocolo estandarizado, idónea para hospitales y centros de salud. | Nuevo | Hospitales y centros de salud | MINSA |
| S 6.2.  2 | Programa de capacitación de primer respondiente ante siniestros viales, fiable para personal que atiende emergencias. | Nuevo | Personal que atiende emergencias (in situ): serenazgo, efectivos policiales, bomberos, entre otros. | MINSA |
| L 6.  3 | Implementar el proceso articulado para el acompañamient o posterior a víctimas de siniestro viales. | S 6.3.  1 | Atención post-hospitalaria con protocolo  estandarizado, accesible para lesionados permanentes de siniestro  vial. | Nuevo | Lesionados permanentes de siniestro vial. | MINSA |
| S 6.3.  2 | Servicio de defensa pública y acceso a la justicia, fiable para víctimas de siniestro vial. | Nuevo | Víctimas de siniestros viales y/o sus beneficiarios | MINJUSDH |

## Estándares nacionales de cumplimiento

Esta sección mostrará el detalle de cada uno de los servicios propuestos para la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial – PNMSV, en lo que respecta a su alineamiento con el objetivo prioritario, lineamiento, responsable, estándar de servicios y los indicadores correspondientes (cobertura y calidad).

Asimismo, la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial, cuenta con un total de 26 servicios, de los cuales, veinte (20) son Tipo de Servicio nuevo y seis (6) son mejorados. Además, en el presente entregable, se evidencia un total de 18 lineamientos, de los cuales cinco (5) no presentan servicios asociados porque son lineamientos de carácter regulatorio

La identificación de los estándares de servicio responde a las siguientes definiciones:

* **Oportunidad**: Permite expresar en qué medida el servicio se provee dentro de un rango de tiempo prudente para su aprovechamiento por parte de las personas.
* **Accesibilidad**: Refleja medidas vinculadas al grado de acceso que tiene la población al servicio.
* **Percepción**: Se relaciona a la opinión de las personas usuarias del servicio. Por lo general se vincula al grado de satisfacción.
* **Precisión o fiabilidad**: Se refiere a la precisión con la que es provisto el servicio, cumpliendo el procedimiento establecido mediante normativa nacional o internacional, así como, con estándares de calidad que minimizan los errores en la provisión del servicio.
* **Continuidad**: Expresa medidas para conocer si el servicio ha sido provisto de manera sostenida en periodos establecidos.
* **Focalización**: El servicio debe ser entregado con prioridad a ciertos grupos con necesidades específicas.
* **Articulación**: Se refiere cuando el servicio comparte datos y posibilita el intercambio de información y conocimientos.
* **Idoneidad**: Se refiere cuando el servicio es entregado a personas adecuadas o expertas.
* **Eficacia**: Asegura que la oferta de servicios de la política satisfaga las necesidades de la población objetivo, bajo condiciones adecuadas, que cumplan con requisitos mínimos, como tiempo, costo, comodidad, accesibilidad y orientado a la población

**Fuente**: Guía para la elaboración de indicadores de políticas nacionales y planes estratégicos (CEPLAN, 2021)

Asimismo, la prestación de los servicios con sus respectivos indicadores y actividades operativas, se determinará con la realización de una intervención normativa y regulatoria vinculada a la creación de una entidad nacional en tránsito y seguridad vial, con la finalidad de cumplir los fines de esta política.

|  |  |
| --- | --- |
| **Tipo** | **Intervención** |
| **Intervención normativa-**  **reguladora** | Creación de entidad nacional en tránsito y seguridad vial |

A continuación, se presentan las matrices de cada uno de los servicios establecidos para la implementación de la PNSV:

## OP 1 Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales

### L 1.1. Fortalecer la articulación intersectorial y la coordinación interinstitucional de la gestión para la seguridad vial

***S 1.1.1 Asistencia técnica para el diseño y evaluación de instrumentos de gestión de seguridad vial con enfoque de visión cero, fiable para entidades públicas en los tres niveles de gobierno.***

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°1** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 1 Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales. |
| **Lineamiento:** | L 1.1. Fortalecer la articulación intersectorial y la coordinación interinstitucional de la gestión para la seguridad vial. |
| **Nombre del servicio:** | S 1.1.1 Asistencia técnica para el diseño y evaluación de instrumentos de gestión de seguridad vial con enfoque de visión cero, fiable para entidades públicas en los tres niveles de gobierno. |
| **Tipo de servicio:** | Mejorado |
| **Descripción del servicio:** | La gestión de seguridad vial requiere trabajo articulado entre gobierno nacional, regional y local a través de instrumentos de planificación, con enfoques integrales para abordar la problemática en sus diferentes dimensiones, por lo que el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a través de la Dirección de Seguridad Vial, realiza asistencia para la elaboración e implementación de dichos instrumentos de gestión.  Sin embargo, es necesario que este servicio requiere mejorarse ampliando el alcance de regiones y fortaleciendo el enfoque descentralista y participativo; por lo que se requiere el desarrollo de instrumentos orientativos y fortalecimiento de capacidades para la coordinación y articulación de esfuerzos en los ámbitos regionales y provinciales. Se precisa, que estos instrumentos a nivel de regiones y provincias tendrán concordancia con la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial.  Este servicio será mejorado también a partir de la incorporación del enfoque de visión cero, reconocido mundialmente por sus resultados positivos y su carácter integral en el abordaje de la problemática, en el cual se plantean los mecanismos referentes al sistema seguro y la búsqueda por cero personas fallecidas o heridas gravemente como consecuencia de siniestros viales. Precisamente se busca que el Gobierno Regional o Local asuma el liderazgo, compromiso de participar y promover esta iniciativa dentro de su territorio en forma participativa.  Para la realización de esta intervención existe a su vez un marco normativo |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°1** | |
|  | ya vigente. Mediante el Decreto Supremo N° 010-1996-MTC, que crea el Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV), y constituye los Consejos Regionales de Seguridad Vial encargados de elaborar los Planes Regionales de Seguridad Vial en armonía con el Plan Nacional de Seguridad Vial.  De este modo, dentro de este servicio, la Dirección de Seguridad Vial priorizará la asistencia técnica a los CRSV y CPSV, mediante capacitaciones, para la elaboración de los Planes Regionales y/o Provinciales para la Seguridad Vial. Para la ejecución de este servicio, la Dirección de Seguridad Vial del Ministerio de Transportes o la que haga sus veces, programará anualmente la asistencia técnica para el 100% de entidades de las regiones, diseñando los materiales que sean necesarios y contando con los instrumentos orientativos que se describen en las actividades operativas.  Finalmente, la provisión de este servicio, a través de la asistencia técnica para un trabajo concreto, permitirá fortalecer la articulación entre sectores y la coordinación institucional ya sea a nivel de regiones y/o provincias, que posibilitará el fortalecimiento de la institucionalidad en favor de quienes usan la vía. |
| **Proveedor del servicio:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) |
| **Receptor del servicio:** | Entidades públicas en los tres niveles de gobierno |
| **Alcance del servicio:** | Nacional |
| **Estándares de cumplimiento**  **:** | Fiabilidad |
| **Descripción del estándar:** | El estándar de cumplimiento de este servicio es de fiabilidad porque la asistencia será entregada por profesionales que acrediten experiencia laboral y especialización en diseño y evaluación de instrumentos de gestión  de seguridad vial con enfoque de visión cero. |
| **Indicador de cobertura:** | Porcentaje de entidades públicas en los tres niveles de gobierno que recibió asistencia técnica para la elaboración del Plan de Seguridad Vial con enfoque visión cero. |
| **Indicador de calidad:** | Porcentaje de entidades públicas en los tres niveles de gobierno, asistidas  que lograron implementar su Plan de Seguridad Vial con enfoque visión cero. |

\* Entidades: comprende los tres (3) niveles de gobierno.

### L 1.2. Fortalecer la articulación del sistema de información.

***S 1.2.1. Servicios en línea sobre el sistema de información de seguridad vial, articulada para entidades públicas y privadas.***

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°2** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 1 Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales. |
| **Lineamiento:** | L 1.2. Fortalecer la articulación del sistema de información. |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°2** | |
| **Nombre del servicio:** | S 1.2.1 Servicios en línea sobre el sistema de información de seguridad vial, articulada para entidades públicas y privadas. |
| **Tipo del servicio:** | Nuevo |
| **Descripción breve:** | El Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV), creado mediante DL 1216-2015, es una plataforma que articula y facilita los mecanismos tecnológicos para el proceso de integración de los registros y recolección de información de las bases de datos (sobre accidentes de tránsito) generadas por parte de las autoridades competentes en tránsito, transporte y seguridad vial. El ONSV, se encuentra gestionado y administrado por la Dirección de Seguridad Vial de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.  Para la realización de este servicio, se aprobó, mediante R.D. Nº 020-2019- MTC/18, el Formato Único de Registro de Accidentes de Tránsito. Que, estandariza la información concerniente a la ocurrencia del accidente de tránsito en tres formatos: “Registro de accidentes de tránsito”, “Registro de vehículos involucrados” y “Registro de personas involucradas”  La implementación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, ha sido planificada en tres (03) fases. En el año 2022, se encuentra en la Fase II de fortalecimiento del Observatorio, que tiene por finalidad integrar las bases de datos de las entidades que tienen competencia en materia de seguridad vial.  El presente servicio busca proporcionar a las entidades públicas y privadas, información mediante el desarrollo de una arquitectura tecnológica básica para poder articular información con el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, de tal forma que las entidades vinculadas a la gestión de la seguridad vial cuenten con un sistema interoperable con información pertinente y cifras consistentes y oportunas. Asimismo, esta plataforma web, será socializada a todas las entidades públicas y privadas para su interacción, a través de mesas de trabajo y/o reuniones presenciales con los responsables de cada institución.  Para la ejecución de este servicio, la Dirección de Seguridad Vial del Ministerio de Transportes o la que haga sus veces, socializará y difundirá esta plataforma web, a todas las entidades públicas y privadas para su interacción, a través de mesas de trabajo y/o reuniones presenciales con los  responsables de cada institución. |
| **Proveedor del servicio:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). |
| **Receptor del servicio:** | Entidades públicas y privadas |
| **Alcance del servicio:** | Nacional |
| **Estándares de cumplimiento**  **:** | Articulación |
| **Descripción del estándar:** | El estándar de complimiento de este servicio es de articulación porque la capacidad de comunicación entre distintos sistemas con distintos datos, hace que la información pueda ser compartida, accesible desde distintos entornos y comprendida por cualquiera de ellos. |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°2** | |
| **Indicador de cobertura:** | Porcentaje de entidades públicas y privadas que acceden a la información del Observatorio Nacional de Seguridad Vial. |
| **Indicador de calidad:** | Porcentaje de entidades públicas y privadas que cuentan con información articulada a través del Observatorio Nacional de Seguridad Vial. |

### L 1.3. Generar conocimiento técnico en seguridad vial

***1.3.1. Asistencia técnica para la actualización técnica normativa en seguridad vial, fiable para funcionarios y especialistas de entidades públicas.***

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°3** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 1 Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales. |
| **Lineamiento:** | L 1.3. Generar conocimiento técnico en seguridad vial |
| **Nombre del servicio:** | S 1.3.1. Asistencia técnica para la actualización técnica normativa en seguridad vial, fiable para funcionarios y especialistas de entidades públicas. |
| **Tipo del servicio:** | Nuevo |
| **Descripción breve:** | Difundir conocimiento técnico para la seguridad vial es importante para fomentar y garantizar el respeto y preservación de la propia vida y de los demás, ya sea como conductor, como pasajeros o transeúntes, lo cual generará programas de desarrollo de capacidades que serán dirigidos a funcionarios de distintas entidades y especialistas de entidades públicas, lo cual promoverá poseer profesionales con habilidades y capacidades suficientes en temas de seguridad vial.  Para la ejecución de este servicio, la Dirección de Seguridad Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, brindará conocimientos en materia de seguridad vial mediante eventos, seminarios, talleres y cursos de capacitación sobre seguridad vial, a través de las diferentes plataformas disponibles a funcionarios y especialistas (decisores, gestores, técnicos, etc.) de diferentes entidades públicas, con el fin de generar conocimiento técnico en seguridad vial.  Esto fortalecerá la formación integral de los profesionales que se encuentran relacionados en temas de seguridad vial en sus entidades y los conocimientos puedan ser ejecutados y desarrollados en su área de jurisdicción para el beneficio de la población. |
| **Proveedor del servicio:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). |
| **Receptor del servicio:** | Funcionarios y especialistas de entidades públicas. |
| **Alcance del servicio:** | Nacional |
| **Estándares de cumplimiento**  **:** | Fiabilidad |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°3** | |
| **Descripción del estándar:** | El estándar de cumplimiento del servicio de asistencia técnica para la actualización técnico normativa en seguridad vial es de fiabilidad, es decir, sin errores, cumpliendo el procedimiento establecido con información que se incorpora progresivamente, y debe contar con exactitud, precisión y consistencia; permitiendo que los receptores de este servicio reciban información garantizada y oportuna en materia de seguridad vial. |
| **Indicador de cobertura:** | Porcentaje de funcionarios y especialistas de entidades públicas involucrados en la seguridad vial que recibieron asistencia técnica normativa. |
| **Indicador de calidad** | Porcentaje de funcionarios y especialistas de entidades públicas acreditados en la aplicación de la normatividad en seguridad vial bajo los estándares del Ministerio de Transportes y Comunicaciones |

### S 1.3.2. Programas de Desarrollo de Capacidades en seguridad vial, fiables para estudiantes de educación superior pública y privada.

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°4** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 1 Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales. |
| **Lineamiento:** | L 1.3. Generar conocimiento técnico en seguridad vial |
| **Nombre del servicio:** | S 1.3.2. Programas de Desarrollo de Capacidades en seguridad vial, fiables para estudiantes de educación superior pública y privada. |
| **Tipo del servicio:** | Nuevo |
| **Descripción breve:** | El fortalecimiento de la institucionalidad de la seguridad vial, apunta a estructuras organizativas, desarrollando intervenciones a nivel de individuos, organizaciones tanto del sector como del sistema institucional. No existiría un fortalecimiento sin una activa participación e involucramiento de las entidades vinculadas a la seguridad vial, por ende, las acciones de implementación de conocimientos y diversas técnicas para potenciar a los usuarios de las vías en materia de seguridad vial, deben estar comprendidas en la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial.  Un plan de desarrollo de capacidades es un instrumento para gestionar el fortalecimiento de conocimiento de un tema específico visto de diferentes prospectivas.  Por ello, el desarrollo de capacidades en materia de seguridad vial, es importante para garantizar la preservación de la propia vida y la de los demás, puesto que, generará concienciación y educación de los que utilizan las vías, sean peatones, automovilistas, ciclistas, entre otros.  Este servicio consistirá en la organización de eventos, seminarios, talleres y cursos de capacitación sobre seguridad vial, a través de las diferentes plataformas disponibles, dirigidos a estudiantes de educación superior pública y privada.  Para la ejecución de este servicio, la Dirección de Seguridad Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, establecerá convenios con las universidades y/o institutos públicos o privados, para implementar el desarrollo de eventos, talleres o capacitaciones, que contendrá para el programa de desarrollo de capacidades, contendrá:   * El diagnóstico de necesidades de desarrollo de capacidades. * Formulación de objetivos. |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°4** | |
|  | * Propuestas de estrategias. * Monitoreo y evaluación. * Recursos y organización para implementar el programa. |
| **Proveedor del servicio:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). |
| **Receptor del servicio:** | Estudiantes de educación superior pública y privada. |
| **Alcance del servicio:** | Nacional |
| **Estándares de cumplimiento**  **:** | Fiabilidad |
| **Descripción del estándar:** | El estándar de cumplimiento de los programas de desarrollo de capacidades en seguridad vial, es de fiabilidad porque debe ser entregado sin errores, cumpliendo el procedimiento establecido con información que se incorpora progresivamente, y debe contar con exactitud, precisión y consistencia; permitiendo que los estudiantes de educación superior pública y privada reciban información garantizada y oportuna vinculada a temas de seguridad  vial. |
| **Indicador de cobertura** | Porcentaje de estudiantes de educación superior pública y privada, asistidos por el Programa de desarrollo de capacidades en seguridad vial. |
| **Indicador de calidad** | Porcentaje de estudiantes de educación superior pública y privada que aprobaron estudios vinculados a la seguridad vial. |

***S 1.3.3. Programa de formación en seguridad vial, fiable para técnicos y profesionales vinculados a la gestión vial, transporte y tránsito.***

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°5** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 1 Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales. |
| **Lineamiento:** | L 1.3. Generar conocimiento técnico en seguridad vial |
| **Nombre del servicio:** | S 1.3.3. Programa de formación en seguridad vial, fiable para técnicos y profesionales vinculados a la gestión vial, transporte y tránsito. |
| **Tipo del servicio** | Mejorado |
| **Descripción breve:** | La gestión de la capacitación busca lograr un desarrollo de competencias del capital humano como técnicos y profesionales vinculados a la gestión vial de transporte, tránsito y seguridad vial, con el objetivo de mejorar su desempeño y competitividad de la organización y que esto influya en la disminución de los siniestros viales.  El servicio consiste en la formación, en materia de seguridad vial, de profesionales, cuyos cargos laborales se encuentran en las entidades vinculadas a la gestión vial, transporte y tránsito. Se desarrollará a través de sesiones de capacitaciones virtuales y presenciales; además, actualmente, existe el Curso de inducción para capacitadores y/o facilitadores; es un curso virtual con acceso en función al tiempo que dispone el participante, el cual  está dirigido a los gobiernos regionales. |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°5** | |
|  | Se propone la mejora ampliando el público objetivo como personal de las municipalidades provinciales y distritales, efectivos de la Policía Nacional del Perú (PNP), Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), Autoridad de Transporte Urbano (ATU), personal de serenazgo, entre otros profesionales vinculados a la gestión vial, transporte y tránsito.  Este servicio, será ejecutado por la Dirección de Seguridad Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quien diversificará los temas en función a las necesidades de cada grupo objetivo. Es necesario que este servicio se mejore unificando los saberes previos enmarcados en los principios de la andragogía en donde los adultos desean aprender y conocer la razón del por qué obtener estos conocimientos, y este aprendizaje les ayuda a resolver problemas reales, cuando tratan de conciliar el contenido de la capacitación  con sus propias experiencias. |
| **Proveedor del servicio:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). |
| **Receptor del servicio:** | Técnicos y profesionales vinculados a la gestión vial, transporte y tránsito |
| **Alcance del servicio:** | Nacional |
| **Estándares de cumplimiento**  **:** | Fiabilidad |
| **Descripción del estándar:** | El estándar de cumplimiento del programa de formación en seguridad vial, es de fiabilidad porque debe ser entregado sin errores, cumpliendo el procedimiento establecido con información que se incorpora progresivamente, y debe contar con exactitud, precisión y consistencia; permitiendo que los técnicos y profesionales vinculados a la gestión vial,  transporte y tránsito de este servicio reciban información garantizada y oportuna vinculada a temas de seguridad vial. |
| **Indicador de cobertura:** | Porcentaje de técnicos y profesionales vinculados a la gestión vial, transporte y tránsito que han participado en el programa. |
| **Indicador de calidad:** | Porcentaje de técnicos y profesionales vinculados a la gestión vial, transporte y tránsito que han aprobado el programa de formación en seguridad vial. |

### 1.4. Mejorar los procesos de supervisión, fiscalización y sanción de la seguridad vial.

***S 1.4.1. Fiscalización, sanción y supervisión a conductas de riesgo en el tránsito y transporte, continua para usuarios viales.***

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°6** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 1 Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales. |
| **Lineamiento:** | L 1.4. Mejorar los procesos de supervisión, fiscalización y sanción de la seguridad vial. |
| **Nombre del servicio:** | S 1.4.1. Fiscalización, sanción y supervisión a conductas de riesgo en el tránsito y transporte, continua para usuarios viales. |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°6** | |
| **Tipo del servicio:** | Mejorado |
| **Descripción breve:** | El proceso de supervisión, fiscalización, sanción de la seguridad vial, es una prestación intangible, que viene siendo ejecutada por diversas entidades como Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), Municipalidades Provinciales, Policía Nacional del Perú (PNP), Autoridad de Tránsito Urbano para Lima y Callao (ATU), Gobiernos regionales y locales, de acuerdo a las competencias que ellas tienen en materia de tránsito y transporte.  Las principales causales o conductas de riesgo están ligadas al exceso de velocidad, consumo de alcohol o drogas por parte del conductor, conductas imprudentes, entre otras.  Ante esta situación, se propone una estrategia mejorada de fiscalización que realice un servicio efectivo de control operativo en vía cuyo responsable es la Policía Nacional del Perú -PNP, con la finalidad de prevenir las lesiones graves en la movilidad, tomando en cuenta el análisis y priorización de las principales conductas de riesgo de los usuarios viales y la focalización y caracterización de los tramos/zonas viales en donde más ocurren estos comportamientos (basados en estadística, temporalidad, causalidad, etc.) de tal forma que se convierta en una herramienta para lograr cambios de comportamiento. En conclusión, la mejora consiste en focalizar las intervenciones de fiscalización en lugares de alta siniestralidad con conducta de riesgo detectada. En relación al transporte de carga, se encuentra como responsable la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN).  El servicio consiste en establecer una estrategia conjunta entre las entidades que cumplen el rol fiscalizador y sancionador de tránsito y transporte, de acuerdo a sus competencias, que mejoren las acciones de control, cómo una  medida preventiva para proteger a los usuarios de las vías. |
| **Proveedor del servicio:** | Policía Nacional del Perú (PNP) - Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial y Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) |
| **Receptor del servicio:** | Usuarios viales |
| **Alcance del servicio:** | Nacional |
| **Estándares de cumplimiento**  **:** | Continuidad |
| **Descripción del estándar:** | El estándar de cumplimiento es de continuidad porque el servicio de fiscalización, sanción y supervisión debe ser provisto de manera sostenida por un periodo de tiempo y debe completarse para garantizar la calidad de servicio. |
| **Indicador de cobertura:** | Porcentaje de usuarios viales que fueron fiscalizados, supervisados o sancionados en el año de estudio |
| **Indicador de calidad:** | Porcentaje de fiscalización, supervisión o sanción a usuarios viales por región |

***S 1.4.2. Sistema de Monitoreo de Transporte y Tránsito (SMT), eficaz para entidades públicas vinculadas al transporte y tránsito a nivel nacional.***

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°7** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 1 Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales. |
| **Lineamiento:** | L 1.4. Mejorar los procesos de supervisión, fiscalización y sanción de la seguridad vial. |
| **Nombre del servicio:** | S 1.4.2. Sistema de Monitoreo de Transporte y Tránsito (SMT), eficaz para entidades públicas vinculadas al transporte y tránsito a nivel nacional. |
| **Tipo del servicio:** | Nuevo |
| **Descripción breve:** | El Sistema Nacional de Registro de Transporte y Tránsito (SINARETT) fue una iniciativa para la recolección de información para las entidades públicas relacionadas con el sector, el cual al no hacerse efectivo desemboca en la necesidad de ser reemplazado con actualización tecnológica. Por ello como parte de los procesos de innovación tecnológica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), se encuentra en la fase preliminar el desarrollo de la propuesta de Sistema de Monitoreo de Transporte y Tránsito (SMT), que busca la integración e interoperabilidad de los sistemas y registros administrados por el MTC, y sus entidades adscritas, mediante la implementación de un entorno digital y el despliegue de tecnologías de transporte inteligente, bajo un modelo único de gestión de información.  El desarrollo de la propuesta, ha sido participativo, mediante mesa técnica, donde participaron directores y equipos técnicos de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, la Dirección General de Autorizaciones en Transportes, la Dirección General de Programa y Proyectos de Transportes, la Oficina General de Tecnología de la Información, Provias Nacional, Provias Descentralizado, Promovilidad, Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) y Autoridad de Transporte Urbano (ATU).  En ese sentido, el SMT permitirá la mejora de las operaciones de monitoreo y gestión de la información a cargo de las unidades de organización del MTC y sus entidades adscritas, los gobiernos regionales, las municipalidades provinciales y distritales. Todo ello de forma sistematizada, automática, en tiempo real y, de acuerdo a sus competencias.  Se ejecutará a través de una plataforma tecnológica eficaz, simplificando los  procesos y optimizando los recursos de las entidades de manera estandarizada y de fácil acceso. |
| **Proveedor del servicio:** | Dirección General de Autorizaciones en Transportes (DGATR) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). |
| **Receptor del servicio:** | Entidades públicas vinculadas al transporte y tránsito a nivel nacional. |
| **Alcance del servicio:** | Nacional |
| **Estándares de cumplimiento**  **:** | Eficacia |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°7** | |
| **Descripción del estándar:** | El estándar de cumplimiento es de eficacia porque asegura que la oferta del servicio del Sistema de Monitoreo de Transporte y Tránsito (SMT), satisface las demandas de las entidades públicas bajo condiciones adecuadas, que cumplan con requisitos mínimos, en el marco de un modelo único de gestión de la información. |
| **Indicador de cobertura:** | Porcentaje de entidades públicas que integran su información al Sistema de Monitoreo de Transporte y Tránsito (SMT). |
| **Indicador de calidad:** | Porcentaje de entidades públicas que mejoraron su sistema de información bajo los estándares del Sistema de Monitoreo de Transporte y Tránsito (SMT). |

## OP 2 Reducir los comportamientos que generan riesgo de afectación a la vida de los usuarios viales en la movilidad.

### L 2.1. Mejorar los programas de educación vial dirigida a los usuarios viales.

***S 2.1.1. Servicios de educación vial, oportuna para las y los estudiantes de educación básica.***

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°8** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 2 Reducir los comportamientos que generan riesgo de afectación a la vida de los usuarios viales en la movilidad. |
| **Lineamiento:** | L 2.1. Mejorar los programas de educación vial dirigida a los usuarios viales. |
| **Nombre del servicio:** | S 2.1.1. Servicios de educación vial, oportuna para las y los estudiantes de educación básica. |
| **Tipo del servicio** | Nuevo |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°8** | |
| **Descripción breve:** | Los comportamientos que generan riesgos de ocurrencia de siniestros viales han sido una de las principales causas de la presencia de fallecidos y lesionados en la movilidad del Perú. Conductas como exceso de velocidad, ebriedad e imprudencia de los usuarios viales, exceso de carga, entre otras, a lo que se suman vehículos e infraestructura que no cumplen con estándares actualizados que son óptimos de seguridad han sido causantes de muertes. En ese sentido, la educación y formación en seguridad vial a ser impartida a todos los ciudadanos es un factor esencial para mantener una conducta armoniosa de los usuarios de las vías.  Debido a todo lo mencionado, surge la necesidad de implementar una Estrategia Multisectorial de Educación Vial para estudiantes de educación básica, el cual consistirá en fortalecer las competencias en materia de seguridad vial a las comunidades educativas, que permitan reducir la siniestralidad en las vías, mediante el desarrollo de conductas seguras y responsables, promoviendo el correcto uso de espacios seguros en entornos escolares, incorporando la seguridad vial desde un enfoque por competencias en Currículum Nacional de la Educación Básica (CNEB) y estableciendo objetivos de corto, mediano y largo plazo en relación a mejora de las condiciones del entorno escolar, sea mediante intervenciones de alto, mediano o bajo costo pero con alto impacto.  El servicio consiste en la implementación de actividades formativas en las Instituciones Educativas (II.EE) y programas educativos de la educación básica para el desarrollo de competencias ciudadanas responsables en la comunidad educativa, especialmente en las y los estudiantes, promoviendo la movilidad segura y sostenible en el espacio público, considerando las características de cada contexto y territorio, en el marco de la Estrategia Multisectorial de Educación Vial.  El servicio se ejecutará a partir de la propuesta pedagógica y de gestión de la Institución Educativa que involucra a toda la comunidad educativa, en estrecha coordinación con las Dirección Regional De Educación De Lima Metropolitana (DRE), Unidad de Gestión Educativa Local (UGEL), gobiernos regionales, gobiernos locales, entidades públicas y privadas presentes en el territorio. Comprende el desarrollo de proyectos institucionales y proyectos de aprendizaje dirigidos a la prevención y reducción de los factores de riesgo en las vías, para el cuidado de su propia vida y la de los demás y una mejor convivencia en el espacio  compartido de la vía pública. |
| **Proveedor del servicio:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). |
| **Receptor del servicio:** | Estudiantes de educación básica. |
| **Alcance del**  **servicio:** | Nacional |
| **Estándar de cumplimiento:** | Oportunidad |
| **Descripción del estándar:** | El estándar de cumplimiento de este servicio es de oportunidad porque las actividades de la Estrategia Multisectorial de Educación Vial serán brindadas a las instituciones educativas dentro de un rango de tiempo prudente para el aprovechamiento por parte los y las estudiantes y así garantizar la calidad del servicio para el cuidado de su propia vida y la de |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°8** | |
|  | los demás y una mejor convivencia en el espacio compartido de la vía  pública. |
| **Indicador de Cobertura:** | Porcentaje de estudiantes de educación básica cuyas instituciones educativas implementan la educación vial en el marco de la estrategia  multisectorial de educación vial. |
| **Indicador de Calidad:** | Porcentaje de actividades formativas en educación vial a estudiantes de educación básica contenidos en la Estrategia Multisectorial de Educación Vial que se brinda en el plazo oportuno. |

### 2.1.2. Programa de educación y sensibilización en seguridad vial, fiable para conductores infractores y no infractores.

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°9** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 2 Reducir los comportamientos que generan riesgo de afectación a la vida de los usuarios viales en la movilidad. |
| **Lineamiento:** | L 2.1. Mejorar los programas de educación vial dirigida a los usuarios viales. |
| **Nombre del servicio:** | 2.1.2. Programa de educación y sensibilización en seguridad vial, fiable para conductores infractores y no infractores. |
| **Tipo del servicio** | Mejorado |
| **Descripción breve:** | Los conductores infractores son aquellos que han cometido infracciones de tránsito y que acumulan puntos en el sistema de control de licencia de conducir por puntos, la mejora de este servicio consistiría en ampliar la cobertura de los cursos a conductores no infractores de licencias tipo A y B, y a otros usuarios de la vía como ciclistas, conductores de vehículos de movilidad personal y peatones.  En la actualidad, existe el "Curso de Seguridad Vial para Conductores", según lo establecido en el Reglamento del Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos aprobado por D.S. 025-2021-MTC.  Para el desarrollo de este servicio, la Dirección de Seguridad Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, propone la mejora a través del dictado de las clases en formato presencial, teniendo en cuenta los problemas de conexión de internet para las clases virtuales que actualmente se están brindando, además en algunas zonas, la conexión es limitada.  Para la ejecución de este servicio, la Dirección de Seguridad Vial, ha elaborado un documento de carácter educativo que permitirá fortalecer conocimientos sobre tránsito y vehículos en el Perú, denominado "Guía de la buena Conducción", en concordancia con los lineamientos establecidos en el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021- 2030.  De este modo, a través de este curso, la Dirección de Seguridad Vial, busca reeducar comportamientos y actitudes de los conductores y otros usuarios viales hacia una cultura de seguridad vial y respeto a su entorno, sensibilizando a los usuarios respecto a las consecuencias derivadas del incumplimiento de las normas de tránsito y la imprudencia en el tránsito vial |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°9** | |
| **Proveedor del servicio:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). |
| **Receptor del servicio:** | Conductores infractores y no infractores. |
| **Alcance del servicio:** | Nacional |
| **Estándares de cumplimiento:** | Fiabilidad |
| **Descripción del estándar:** | El estándar de cumplimiento Programa de educación y sensibilización en seguridad vial, es de fiabilidad porque debe ser entregado sin errores, cumpliendo el procedimiento establecido con información que se incorpora progresivamente, y debe contar con exactitud, precisión y consistencia; permitiendo que los usuarios viales infractores y no infractores reciban  información garantizada vinculada a temas de seguridad vial. |
| **Indicador de Cobertura:** | Porcentaje de conductores infractores y no infractores que acceden al Programa de educación y sensibilización en seguridad vial |
| **Indicador de calidad:** | Porcentaje de conductores infractores y no infractores que aprueban el curso de seguridad vial según los lineamientos impartidos por la Dirección  de Seguridad Vial. |

***L 2.2. Optimizar el proceso técnico - administrativo de licenciamiento a conductores de vehículos mayores y menores.***

Este lineamiento, no presenta servicios asociados porque es de carácter regulatorio.

Es importante mencionar que el artículo 4 del actual Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir, aprobado por Decreto Supremo N°007-2016-MTC128, establece las competencias de los Gobiernos Regionales y Municipalidades Provinciales en la emisión de las licencias de conducir clase A y clase B, respectivamente. Dichas autoridades administrativas son las competentes en la emisión de las licencias de conducir a aquel postulante que cumple con los requisitos establecidos en el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir. En ese sentido, resulta preponderante que el procedimiento de emisión se lleve a cabo respetando los requisitos para su otorgamiento, verificando supuestos como el Certificado de Salud emitido por la ECSAL, la Constancia de Finalización del Programa de Formación de Conductores – COFIPRO emitida por la Escuela de Conductores para las licencias profesionales, entre otros.

Asimismo, en el marco de lo dispuesto en el Artículo 106 del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Dirección de Seguridad Vial, tiene la facultad de proponer la elaboración y actualización de normativas y directivas en los aspectos vinculados a seguridad vial.

### L 2.3. Desarrollar planes de control en vía a comportamientos de riesgo de usuarios

Este lineamiento, no presenta servicios asociados porque es de carácter regulatorio.

Se busca que las entidades públicas en los tres niveles de gobiernos según roles y competencias regulen a través de planes cultura de seguridad vial, responsabilidad social empresarial,

128 https://portal.mtc.gob.pe/transportes/terrestre/documentos/D.S.%20007-2016-MTC.pdf

acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos, conductas en la vida y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública; integral y sostenible en el marco de la seguridad vial.

Asimismo, en el marco de lo dispuesto en el Artículo 106 del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones129, la Dirección de Seguridad Vial, tiene la facultad de Promover la implementación y mejora continua de los planes, programas y proyectos de formación integral en materia de seguridad vial para la educación multinivel.

### L 2.4. Alinear el programa de formación de conductores a cualificaciones establecidas en el Marco Nacional de Cualificaciones del Perú (MNCP) dirigido a operadores de transporte.

Este lineamiento, no presenta servicios asociados porque es de carácter regulatorio.

Alinear el programa de formación de conductores a cualificaciones establecidas en el Manual Nacional de Cualificaciones del Perú (MNCP) es fundamental en este objetivo prioritario porque el MNCP es un elemento organizador y articulador de la oferta educativa y de formación, tanto para las instancias a cargo de emitir lineamientos curriculares y condiciones para el aseguramiento de la calidad, así como para las entidades, públicas y privadas, oferentes de programas. Se pretende que su cobertura recoja todos los niveles educativos.

Para su desarrollo se hace necesaria la implementación de mejoras normativas, en coordinación con las entidades públicas involucradas, que participarán en la implementación de centros autorizados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Asimismo, en el marco de lo dispuesto en el Artículo 106 del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones130, la Dirección de Seguridad Vial, tiene la facultad de proponer la elaboración y actualización de normativas y directivas en los aspectos vinculados a seguridad vial.

### L 2.5. Optimizar el proceso de información y comunicación de la seguridad vial.

***2.5.1 Programas de difusión para conductas de riesgo en la movilidad y sensibilización, focalizada para usuarios viales.***

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°10** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 2 Reducir los comportamientos que generan riesgo de afectación a la vida de los usuarios viales en la movilidad. |
| **Lineamiento:** | L 2.5. Optimizar el proceso de información y comunicación de la seguridad vial. |
| **Nombre del servicio:** | 2.5.1 Programas de difusión para conductas de riesgo en la movilidad y sensibilización, focalizada para usuarios viales. |
| **Tipo del servicio** | Nuevo |

129 https://cdn[.w](http://www.gob.pe/uploads/document/file/1992538/Anexo.pdf?v=1625407556)w[w.gob.pe/uploads/document/file/1992538/Anexo.pdf?v=1625407556](http://www.gob.pe/uploads/document/file/1992538/Anexo.pdf?v=1625407556)

130 https://cdn[.w](http://www.gob.pe/uploads/document/file/1992538/Anexo.pdf?v=1625407556)w[w.gob.pe/uploads/document/file/1992538/Anexo.pdf?v=1625407556](http://www.gob.pe/uploads/document/file/1992538/Anexo.pdf?v=1625407556)

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°10** | |
| **Descripción breve:** | El proceso de información y comunicación de la seguridad vial es primordial para reducir los comportamientos que producen riesgos a la vida de los usuarios de las vías. En el caso de las conductas de riesgo, son aquellas que disminuyen la capacidad de transitar de manera segura, como lo es el uso de dispositivos móviles, consumo de alcohol, drogas, medicinas que causan somnolencia, problemas en la salud que limitan la capacidad de manejar, la predisposición de las personas jóvenes a sucumbir a la presión social de exceder los límites de velocidad, entre otras conductas demostradas que son riesgosas para la conducción segura.  El involucramiento de la comunidad (sociedad civil, organizaciones, empresas) en la percepción de las vulnerabilidades y riesgos en las vías, permitirá la comprensión de aquellos factores que generan mayor riesgo a la vida y a la salud, así como la necesidad del cumplimiento de las normas de tránsito lo que generará mayor conciencia y empatía, que conllevará a la reducción de la siniestralidad vial ocasionada por estas malas prácticas, lo que a través de estrategias de información, comunicación y campañas, coadyuvará una sensibilización sobre la problemática.  En ese sentido, la Dirección de Seguridad Vial, realizará el programa de difusión enfocadas a conductas de riesgo en seguridad vial, ejecutadas a través del diseño y la implementación diferenciada de las estrategias de información y comunicación sobre seguridad vial de acuerdo a las características de colectivos específicos o grupos poblacionales a los que se dirigen mediante actividades como bicicleteadas, campañas, talleres, conferencias, entrevistas, y otros tipos de difusión a nivel nacional, para fomentar la seguridad vial a los usuarios viales a través de la disminución de las conductas de riesgo. De dicha forma se hace uso de la focalización de los conocimientos y de herramientas que sean útiles para los usuarios. |
| **Proveedor del servicio:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). |
| **Receptor del servicio:** | Usuarios viales. |
| **Alcance del servicio:** | Nacional |
| **Estándares de cumplimiento:** | Focalizado |
| **Descripción del estándar:** | El estándar de cumplimiento es de focalización porque el programa de comunicación enfocado a conductas de riesgo en la movilidad, se brindará con contenidos diferenciados por tipo de usuario vial y edad del usuario para su aprovechamiento por parte del público objetivo. |
| **Indicador de Cobertura:** | Porcentaje de usuarios viales que reconocen la existencia de campañas sobre seguridad vial. |
| **Indicador de calidad:** | Porcentaje de programas de difusión para conductas de riesgo a usuarios viales según particularidades del territorio. |

## OP 3 Lograr estándares óptimos de seguridad vehicular que protejan la vida de los usuarios viales.

### L 3.1. Definir los procesos y requisitos para el ingreso, operación y baja de vehículos del parque automotor.

***S 3.1.1. Programa de homologación vehicular bajo estándares de seguridad vial, fiable para entidades públicas y privadas involucradas***

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°11** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 3 Lograr estándares óptimos de seguridad vehicular que protejan la vida de los usuarios viales. |
| **Lineamiento:** | L 3.1. Definir los procesos y requisitos para el ingreso, operación y baja de vehículos del parque automotor. |
| **Nombre del servicio:** | S 3.1.1. Programa de homologación vehicular bajo estándares de seguridad vial, fiable para entidades públicas y privadas involucradas |
| **Tipo del servicio** | Nuevo |
| **Descripción breve:** | Los procesos y requisitos para el ingreso, operación y baja de vehículos del parque automotor impactan en las condiciones de seguridad a las que están expuestos los usuarios. Por ello, es indispensable que estos procesos y lineamientos técnicos puedan ser definidos y normados bajo condiciones mínimas que cada vehículo debe cumplir para ingresar o permanecer en el parque automotor.  La homologación vehicular es el procedimiento que permitirá equiparar - a las normas vigentes- las condiciones técnicas y de seguridad que tienen los vehículos nuevos importados o fabricados en el país.  Dicho servicio consiste en brindar los procedimientos de homologación destinados a entidades públicas y privadas sobre la aplicación de técnicas vehiculares bajo estándares técnicos que permitan la mitigación de riesgo previo a la ocurrencia siniestro, en consecuencia, entidades públicas y privadas, interesadas en prestar el servicio.  Este servicio será ejecutado por la Dirección de Seguridad Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, mediante campañas de difusión, cursos y capacitaciones que pueda orientar a los responsables de las entidades públicas y privadas que acceden a este programa, para elegir vehículos seguros dentro de los estándares recomendados.  Realizado este servicio, se tendrá un mejor nivel tecnológico de vehículos nuevos, satisfacción al haber consistencia con las características técnicas exigidas por ley y ofrecidas por el proveedor y si un vehículo se  encuentra en buen estado técnico, habrá menos siniestros viales. |
| **Proveedor del servicio:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). |
| **Receptor del servicio:** | Entidades públicas y privadas. |
| **Alcance del servicio:** | Nacional |
| **Estándares de cumplimiento:** | Fiabilidad |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°11** | |
| **Descripción del estándar:** | El estándar de cumplimiento del servicio es de fiabilidad porque debe ser entregado sin errores, cumpliendo el procedimiento establecido con información que se incorpora progresivamente, y debe contar con exactitud, precisión y consistencia; permitiendo que las entidades  públicas y privadas, reciban información garantizada y oportuna en materia de seguridad vial. |
| **Indicador de cobertura:** | Porcentaje de entidades públicas y privadas que acceden al programa de homologación vehicular bajo estándares de seguridad vial |
| **Indicador de calidad:** | Porcentaje de entidades públicas y privadas que aplican la homologación vehicular bajo estándares de seguridad vial en los vehículos. |

### S 3.1.2. Inspección técnica vehicular con enfoque de seguridad vial, fiable para la ciudadanía en general, entidades públicas y privadas.

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°12** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 3 Lograr estándares óptimos de seguridad vehicular que protejan la vida de los usuarios viales. |
| **Lineamiento:** | L 3.1. Definir los procesos y requisitos para el ingreso, operación y baja de vehículos del parque automotor. |
| **Nombre del servicio:** | S 3.1.2. Inspección técnica vehicular con enfoque de seguridad vial, fiable para la ciudadanía en general, entidades públicas y privadas. |
| **Tipo del servicio** | Nuevo |
| **Descripción breve:** | En los Centros de Inspección Técnica Vehicular (CITV) se evalúa, verifica y certifica el buen funcionamiento y mantenimiento de los vehículos, así como el cumplimiento de las condiciones y requisitos técnicos establecidos en la normativa nacional, con el objeto de garantizar la seguridad del transporte y tránsito terrestre, además de las condiciones ambientales saludables.  El servicio consiste en implementación y cumplimiento de las normas de seguridad vehicular, homologadas internacionalmente para vehículos importados, producidos y comercializados en el Perú. Asimismo, se requiere generar procesos de comunicación y difusión a la ciudadanía en general, entidades públicas y privadas para que realicen una compra informada considerando criterios de seguridad vial.  Mencionado lo anterior, este servicio está vinculado con los Centros de Inspección Técnica Vehicular (CITV) autorizados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y en armonía a lo dispuesto por el Instituto Nacional de Calidad (INACAL) en el marco de la implementación del Decreto de Urgencia Nº 019-2020.  En ese sentido, el servicio se ejecutará aplicando y difundiendo la "Guía para la calibración de patrones, equipos e instrumentos de medición utilizados por los centros de inspección técnica vehicular " (En concordancia con lo establecido en el Decreto Supremo N° 025-2008- MTC y Resolución Directoral N° 11581-2008-MTC). La acreditación sería un requisito previo para las autorizaciones que otorga el Ministerio de  Transportes y Comunicaciones a los Centros de Inspección Técnica Vehicular (CITV). |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°12** | |
| **Proveedor del servicio:** | Dirección de Acreditación (DA) - Instituto Nacional de Calidad (INACAL). |
| **Receptor del servicio:** | Ciudadanía en general, entidades públicas y privadas. |
| **Alcance del servicio:** | Nacional |
| **Estándares de cumplimiento:** | Fiabilidad |
| **Descripción del estándar:** | El estándar de cumplimiento de este servicio es de fiabilidad porque debe ser entregado sin errores, cumpliendo el procedimiento establecido con información que se incorpora progresivamente, y debe contar con exactitud, precisión y consistencia; permitiendo que la ciudadanía en general, entidades públicas y privadas, reciban información garantizada  y oportuna en materia de seguridad vial. |
| **Indicador de cobertura:** | Porcentaje de personas naturales y jurídicas cuyos vehículos poseen inspección técnica vehicular. |
| **Indicador de calidad:** | Porcentaje de personas naturales y jurídicas cuyos vehículos acredita el cumplimiento de normas de seguridad vehicular homologadas. |

***S 3.1.3. Programas de chatarreo vehicular, eficaz para personas naturales y jurídicas que tienen posesión de vehículos obsoletos y contaminantes.***

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°13** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 3 Lograr estándares óptimos de seguridad vehicular que protejan la vida de los usuarios viales. |
| **Lineamiento:** | L 3.1. Definir los procesos y requisitos para el ingreso, operación y baja de vehículos del parque automotor. |
| **Nombre del servicio:** | S 3.1.3. Programas de chatarreo vehicular, eficaz para personas naturales y jurídicas que tienen posesión de vehículos obsoletos y contaminantes. |
| **Tipo del servicio** | Mejorado |
| **Descripción breve:** | El programa surge de la necesidad de reemplazar del mercado vehicular a los vehículos que ya no están aptos para prestar el servicio de transporte debido a su antigüedad o funcionalidad. Con ello, se reduce la siniestralidad vial asociada con éste tipo de vehículos, además de contribuir a la renovación del parque vehicular y con el cuidado del medio ambiente.  De acuerdo con los decretos "Decreto Supremo que aprueba el Reglamento Nacional para el Fomento del Chatarreo" DS 05-2021-MTC y el "Decreto Supremo que aprueba el Reglamento que Establece el Procedimiento para la Declaración de Abandono y Chatarreo de los Vehículos Internados en Depósitos Vehiculares" DS 16-2021-MTC, existen dos tipos de chatarreo: el voluntario, cuando el proceso se realiza por iniciativa del propietario del vehículo mediante el programa de chatarreo por bonos, y, también el obligatorio, el cual se da cuando el chatarreo se realiza en vehículos que fueron abandonados por sus propietarios en depósitos de entidades estatales por acumulación de multas y otras sanciones. |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°13** | |
|  | Estos programas consistirán en retirar los vehículos con ciertas  características (antigüedad, externalidades negativas) que se encuentran prestando servicios de transporte de carga y pasajeros o establecer planes para la renovación de vehículos particulares. La mejora de este servicio consiste en el recojo de los vehículos de personas naturales y jurídicas que tienen posesión de vehículos obsoletos y contaminantes para su traslado a la planta de chatarreo. Esta acción permitirá el reordenamiento de transporte y satisfacer las necesidades de los transportistas y la población en general, sin afectar social ni económicamente a los involucrados en el marco de contribuir al desarrollo de sostenible de la sociedad mediante el mejoramiento de la calidad del aire y ruido de la ciudad.  Asimismo, el Programa de Chatarreo permitirá priorizar la recuperación y la valorización material y energética de los residuos (reutilización, reciclaje, coprocesamiento, entre otros) siempre que se garantice la protección de la salud y del ambiente de conformidad con lo establecido en el artículo 37 del Decreto Legislativo Nº 1278, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Gestión Integral de Residuos Sólidos.  Este servicio será ejecutado por la Dirección de Circulación Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, a través de la identificación y recopilación de reportes de unidades en calidad de abandono; la revisión del número de identificación por reporte de robo y la entrega de notificaciones a los posibles dueños, luego de un tiempo determinado de  haber enviado las notificaciones, el retiro y traslado del vehículo al depósito. |
| **Proveedor del servicio:** | Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) |
| **Receptor del servicio:** | Personas naturales y jurídicas que tienen posesión de vehículos obsoletos y contaminantes. |
| **Alcance del servicio:** | Nacional |
| **Estándares de cumplimiento:** | Eficacia |
| **Descripción del estándar:** | El estándar de cumplimiento es de eficacia porque el Programa de Chatarreo, asegura el recojo de vehículos obsoletos y contaminantes,  tanto para entidades pública, privadas y población en general bajo condiciones adecuadas. |
| **Indicador de cobertura:** | Porcentaje de personas naturales y jurídicas que solicitan el Programa  de Chatarreo según normativa del Ministerio de Transportes y Comunicaciones |
| **Indicador de calidad** | Porcentaje de personas naturales y jurídica cuyos vehículos obsoletos y/o contaminantes pasan al proceso de chatarreo, según estándares regulados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. |

### L 3.2. Implementar los estándares técnicos de seguridad vehicular.

No presenta servicios asociados porque este lineamiento es de carácter regulatorio.

Diseñar y definir las metodologías, formatos y estándares técnicos de seguridad vehicular por parte de las autoridades competentes en tránsito, transporte y seguridad vial; así como realizar el procesamiento de información correspondiente.

Establecer los estándares de contenidos en materia de seguridad vial, para las capacitaciones y fortalecimiento de capacidades, en el ámbito nacional, regional y local.

Asimismo, en el marco de lo dispuesto en el Artículo 106 del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Dirección de Seguridad Vial, tiene la facultad de proponer la elaboración y actualización de normativas y directivas en los aspectos vinculados a seguridad vial.

### L 3.3. Definir parámetros técnicos para la adquisición de flotas vehiculares de entidades públicas y privadas.

***S 3.3.1. Asistencia para la adquisición de flota vehicular con estándares de seguridad técnica, oportuna para entidades públicas y privadas.***

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°14** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 3 Lograr estándares óptimos de seguridad vehicular que protejan la vida de los usuarios viales. |
| **Lineamiento:** | L 3.3. Definir parámetros técnicos para la adquisición de flotas vehiculares de entidades públicas y privadas. |
| **Nombre del servicio:** | S 3.3.1. Asistencia para la adquisición de flota vehicular con estándares de seguridad técnica, oportuna para entidades públicas y privadas. |
| **Tipo del servicio** | Nuevo |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°14** | |
| **Descripción breve:** | Los compromisos institucionales con la Seguridad Vial deben ser liderados desde el sector público a través de todas sus operaciones. Como acciones coherentes no sólo por parte del Estado, sino también de las empresas y organizaciones peruanas, es indispensable que se puedan definir estándares de seguridad mínimos para los vehículos que se incorporan a los servicios que prestan.  Una flota de vehículos es el conjunto de automóviles o medios de transporte de los que dispone una institución o persona para su actividad empresarial. Recibir asistencia técnica para la adquisición de flota vehicular, es importante para impulsar la eficiencia y la productividad, y al mismo tiempo, promover la seguridad de los vehículos y la de los conductores, e indirectamente de los usuarios viales como pasajeros, transeúntes, ciclistas, etc.  El servicio consiste en brindar asistencia a las entidades públicas y privadas sobre la adquisición de vehículos que implique una orientación técnica desde el enfoque de seguridad para facilitar y promover la adquisición de flotas vehiculares que cumplan con los parámetros técnicos definidos.  Este servicio será ejecutado por la Dirección de Seguridad Vial, y se desarrollará preliminarmente con la definición de criterios y estándares de cumplimiento para la adquisición vehicular aplicable en seguridad vial a las entidades públicas y privadas (vehículos de transporte de personal, protocolo, mantenimiento) y otros asociados a la contratación de terceros  donde pudiesen aplicarse criterios de seguridad vial y empresas del sector privado que operan en transporte. |
| **Proveedor del servicio:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). |
| **Receptor del servicio:** | Entidades públicas y privadas |
| **Alcance del servicio:** | Nacional |
| **Estándares de cumplimiento:** | Oportunidad |
| **Descripción del estándar:** | El estándar de cumplimiento de este este servicio es de oportunidad porque asegura que las asistencias este realizado de tal forma que, si una institución lo solicita, se ofrece al momento que se requiere. |
| **Indicador de cobertura:** | Porcentaje de entidades públicas y privadas que cuentan con asistencia para la adquisición de flota vehicular con estándares de seguridad  técnica |
| **Indicador de calidad:** | Porcentaje de entidades públicas y privadas que adquirieron una flota vehicular con estándares de seguridad técnica asistida |

## OP 4 Lograr las velocidades seguras para la protección de los usuarios viales

### L 4.1. Fomentar el uso de instrumentos normativos - técnicos y tecnología para la gestión de la velocidad

***S 4.1.1. Asistencia para la adecuación de infraestructura, componentes viales y velocidades seguras, fiable para gobiernos regionales y locales.***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°15** | | | | | | | | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 4 Lograr las velocidades seguras para la protección de los usuarios viales | | | | | | | |
| **Lineamiento:** | L 4.1. Fomentar el uso de instrumentos normativos - técnicos y tecnología para la gestión de la velocidad | | | | | | | |
| **Nombre del servicio:** | S 4.1.1. Asistencia para la adecuación de infraestructura, componentes viales y velocidades seguras, fiable para gobiernos regionales y locales. | | | | | | | |
| **Tipo del servicio** | Nuevo | | | | | | | |
|  | Los instrumentos normativos – técnicos y tecnología para la gestión de la velocidad son importantes porque permitirán gestionar velocidades adecuadas a las características de la infraestructura vial. Dado que las condiciones del tráfico y los vehículos se modifican a lo largo del tiempo, resulta indispensable la revisión periódica de estos instrumentos para su adecuación y pertinencia con el sistema actual. | | | | | | | |
| **Descripción breve:** | Para una adecuación de infraestructura y componentes viales, se realizan intervenciones físicas a la infraestructura, como reductores de velocidad, trabajos en señalización vertical y demarcación horizontal, agostamiento de carriles, carriles compartidos, todo lo relacionado con modificaciones físicas de la infraestructura de acuerdo al tipo de uso y velocidad que requieren. Dicho servicio será extensivo a zonas escolares, hospitales, zonas de alta siniestralidad, de modo que se pueda garantizar, que los conductores controlen su velocidad. | | | | | | | |
|  | El servicio se ejecutará mediante talleres y capacitaciones a los equipos técnicos de las direcciones regionales de Transporte y Comunicaciones de los gobiernos regionales y locales, como parte del proceso, la Dirección de Seguridad Vial, implementará el Curso de Gestión Integral de Velocidades. | | | | | | | |
|  | De este modo, se podrá garantizar que la infraestructura sea consistente con los límites de velocidad que están en el Reglamento Nacional de Tránsito y reducir la siniestralidad mediante velocidades seguras que permiten mejor control vehicular, mejor campo visual y reducción del impacto. | | | | | | | |
| **Proveedor** | Dirección de Seguridad | Vial | (DSV) | - | Ministerio | de | Transportes | y |
| **del servicio:** | Comunicaciones (MTC). |  |  |  |  |  |  |  |
| **Receptor del servicio:** | Gobiernos regionales Gobiernos locales | | | | | | | |
| **Alcance del servicio:** | Nacional | | | | | | | |
| **Estándares de cumplimiento**  **:** | Fiabilidad | | | | | | | |
|  | El estándar de cumplimiento del servicio de asistencia para la adecuación de | | | | | | | |
|  | infraestructura vial, componentes viales y velocidades seguras es de | | | | | | | |
| **Descripción del estándar:** | fiabilidad porque debe ser entregado sin errores, cumpliendo el procedimiento establecido con información que se incorpora progresivamente, y debe contar con exactitud, precisión y consistencia; | | | | | | | |
|  | permitiendo que los receptores de este servicio reciban información | | | | | | | |
|  | garantizada y oportuna en materia de seguridad vial. | | | | | | | |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°15** | |
| **Indicador cobertura:** | Porcentaje de gobiernos regionales y locales que recibieron asistencia para la adecuación de infraestructura, componentes viales y velocidades seguras |
| **Indicador de calidad:** | Porcentaje de gobiernos regionales y locales que implementan infraestructuras, componentes viales y velocidades seguras, según estándares normativos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. |

### S 4.1.2. Programa para establecimiento y control de velocidades, fiable para la Red Vial Nacional.

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°16** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 4 Lograr las velocidades seguras para la protección de los usuarios viales |
| **Lineamiento:** | L 4.1. Fomentar el uso de instrumentos normativos - técnicos y tecnología para la gestión de la velocidad |
| **Nombre del servicio:** | S 4.1.2. Programa para establecimiento y control de velocidades, fiable para la Red Vial Nacional. |
| **Tipo del servicio** | Nuevo |
| **Descripción breve:** | Los instrumentos normativos – técnicos y tecnología para la gestión de la velocidad son importantes porque permitirán gestionar velocidades adecuadas a las características de la infraestructura vial.  La ejecución de este servicio estará a cargo de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN), mediante la optimización de un despliegue tecnológico de dispositivos de identificación vehicular y control de tránsito en estructuras, que calcular el flujo y composición del tráfico en las diferentes rutas de interés.  La identificación de puntos de control de velocidades tiene como lineamiento de optimización la identificación de tramos de alta ocurrencia de excesos de velocidad en la red vial nacional, para el despliegue de dispositivos tecnológicos que permitan el control de velocidades.  El servicio consistirá en la intervención de la Red Vial Nacional mediante dispositivos de control de tránsito que permitan la disuasión del comportamiento, cumplimiento de los límites máximos de velocidad y prevención de siniestros viales.  Este servicio será un insumo para la toma de decisiones de entidades públicas vinculadas a la red vial en la identificación de puntos de alta siniestralidad, cuyo resultado impulsará el desarrollo de programa y  proyectos de inversiones en dicha temática. |
| **Proveedor del servicio:** | Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) |
| **Receptor del servicio:** | Red Vial Nacional |
| **Alcance del servicio:** | Nacional |
| **Estándares de** | Fiabilidad |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°16** | |
| **cumplimiento**  **:** |  |
| **Descripción del estándar:** | El estándar de cumplimiento del servicio es de fiabilidad porque debe ser entregado sin errores y debe contar con exactitud, precisión y consistencia; permitiendo que entidades públicas vinculadas al sector transporte hagan uso de este servicio para la toma de decisiones y promuevan inversiones a  nivel nacional. |
| **Indicador de cobertura:** | Porcentaje en kilómetros de la Red Vial Nacional intervenidas con control de velocidad mediante dispositivos electrónicos |
| **Indicador de calidad:** | Porcentaje en kilómetros de la Red Vial Nacional de alta siniestralidad vial que redujeron casos de siniestralidad vial según estándares de la autoridad  competente. |

***S 4.1.3. Asistencia para el diseño de proyectos de Entornos Escolares Seguros, fiable para gobiernos locales.***

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°17** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 4 Lograr las velocidades seguras para la protección de los usuarios viales |
| **Lineamiento:** | L 4.1. Fomentar el uso de instrumentos normativos - técnicos y tecnología para la gestión de la velocidad |
| **Nombre del servicio:** | S 4.1.3. Asistencia para el diseño de proyectos de Entornos Escolares Seguros, fiable para gobiernos locales. |
| **Tipo del servicio** | Nuevo |
| **Descripción breve:** | Los entornos escolares seguros son aquellos que garantizan un nivel mínimo de seguridad ante siniestros viales en el entorno de colegios, escuelas, es decir, vías alrededor de las zonas escolares, circunscritas en el ámbito territorial de los Gobiernos Locales. Un entorno escolar seguro debe poseer dispositivos de control de tránsito adecuados puesto que las zonas poseen usuarios vulnerables como los niños y jóvenes de edad escolar. Asimismo, el DS 025-2021/MTC, establece que la velocidad límite en un entorno escolar es de 30km/h por lo que es importante la gestión de velocidad en estas zonas.  Debido a todo lo mencionado, surge la necesidad de implementar una Estrategia Multisectorial de Educación Vial para estudiantes de educación básica, el cual consistirá en fortalecer las competencias en materia de seguridad vial a las comunidades educativas, que permitan reducir la siniestralidad en las vías, mediante el desarrollo de conductas seguras y responsables, promoviendo el correcto uso de espacios seguros en entornos escolares, incorporando la seguridad vial desde un enfoque por competencias en Currículum Nacional de la Educación Básica (CNEB) y estableciendo objetivos de corto, mediano y largo plazo en relación a mejora de las condiciones del entorno escolar, sea mediante intervenciones de alto, mediano o bajo costo pero con alto impacto, en el ámbito adscritos a los Gobiernos Locales.  El servicio de asistencia técnica consistiría en proporcionar herramientas como la calificación de estrellas del iRAP (International Road Assessment Program) para que se implementen entornos escolares seguros en su área de jurisdicción de competencia de los Gobiernos Locales, mediante |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°17** | |
|  | instrumentos normativos, guías, herramientas tecnológicas, capacitaciones entre otros.  La Dirección de Seguridad Vial se encargará de la ejecución de este servicio mediante la difusión y socialización de este programa y sus herramientas a los gobiernos locales. Esto permitirá reducir la siniestralidad de niños, niñas y adolescentes. |
| **Proveedor del servicio:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). |
| **Receptor del servicio:** | Gobiernos locales. |
| **Alcance del servicio:** | Nacional |
| **Estándares de cumplimiento**  **:** | Fiabilidad |
| **Descripción del estándar:** | El estándar de cumplimiento del servicio de Asistencia para el diseño de proyectos de Entornos Escolares Seguros es de fiabilidad porque debe ser entregado sin errores, cumpliendo el procedimiento establecido con información que se incorpora progresivamente, y debe contar con exactitud, precisión y consistencia; permitiendo que los gobiernos locales, reciban información garantizada en materia de seguridad vial. |
| **Indicador de cobertura:** | Porcentaje de gobiernos locales que recibieron asistencia para el diseño de proyectos de Entornos Escolares Seguros. |
| **Indicador de calidad:** | Porcentaje de gobiernos locales que implementan entornos escolares  seguros en su área de jurisdicción, en armonía a la calificación de estrellas del iRAP (International Road Assessment Program). |

## OP 5. Disponer una infraestructura vial segura para los usuarios viales.

### L 5.1. Actualizar los instrumentos técnicos de diseño y gestión de infraestructura vial.

Este lineamiento, no presenta servicios asociados porque es de carácter regulatorio.

La infraestructura vial desempeña un rol importante en la construcción de entornos seguros para todos los tipos de usuarios. Dado que las condiciones actuales de las vías determinan la forma en que los usuarios circulan y se desplazan, es necesario que esta cumpla criterios mínimos que garanticen la seguridad considerando la diversidad de los usuarios y los distintos modos de movilidad.

En ese sentido, considerando que, tras la pandemia, las condiciones del tráfico han ido y continuarán cambiando, resulta indispensable que se realice una revisión periódica de los instrumentos técnicos que rigen el diseño actual. De este modo, se podrá proveer de infraestructura segura y fácil de ser comprendida por los usuarios, así como guías y asistencia técnica a quienes participan del proceso de diseño y gestión de las vías.

Para su desarrollo se hace necesaria la implementación de mejoras normativas en instrumentos de diseño y gestión de infraestructura vial, con el fin de reducir la cantidad y gravedad de posibles siniestros de tránsito.

Asimismo, en el marco de lo dispuesto en el Artículo 106 del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, la Dirección de Seguridad Vial131, tiene la facultad de proponer la elaboración y actualización de normativas y directivas en los aspectos vinculados a seguridad vial.

### L 5.2. Implementar el proceso de evaluación de riesgo de infraestructura vial en el ámbito urbano y de carreteras.

***S 5.2.1. Evaluaciones en seguridad vial de la infraestructura en la Red Vial Nacional según estándares internacionales, continuas para equipos técnicos en vías de jerarquías nacionales.***

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°18** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 5. Disponer una infraestructura vial segura para los usuarios viales. |
| **Lineamiento:** | L 5.2. Implementar el proceso de evaluación de riesgo de infraestructura vial en el ámbito urbano y de carreteras. |
| **Nombre del servicio:** | S 5.2.1. Evaluaciones en seguridad vial de la infraestructura en la Red Vial Nacional según estándares internacionales, continuas para equipos técnicos en vías de jerarquías nacionales. |
| **Tipo del servicio** | Mejorado |
| **Descripción breve:** | Las evaluaciones en seguridad vial, consiste en la coordinación y distribución de los puntos de medición de aforo vehicular a efectos de identificar las condiciones atípicas de tránsito que podrían representar riesgos para los usuarios como la interacción entre vehículos pesados, peatones, ciclistas y otros usuarios vulnerables. Asimismo, registra información y galería fotográfica de las condiciones de señalización, demarcación, delineación, iluminación, estado de pavimento, bermas, barreras, visibilidad, velocidad, diseño geométrico, usuarios vulnerables y estacionamientos.  Actualmente, la Dirección de Seguridad Vial, realiza las evaluaciones con los estudios tradicionales a través del Manual de Seguridad Vial. Por ello, a través de esta política la mejora de este servicio consiste en la utilización de los estándares internacionales del iRAP aceptables en la seguridad vial (señalización, pavimento, diseño geométrico, dispositivos de control de tránsito, entre otros), el cual tendrá la finalidad de reducir los siniestros de tránsito.  La ejecución de este servicio se dará inicialmente, mediante la detección de puntos de sinestros en la Red Vial Nacional, Red Vial Departamental, Red Vial Vecinal y Local, es decir, donde se han producido cinco o más accidentes de tránsito con muertos o heridos por año. Identificada la zona, los profesionales en evaluaciones de seguridad vial, se trasladarán al punto para elaborar estudios de campo, y emitir informes en materia de seguridad vial, respecto a las acciones realizadas por las unidades orgánicas y entidades nacionales, regionales y locales, relacionadas con la administración de la seguridad vial, pudiendo realizar recomendaciones para su mejora. |

131 https://cdn[.w](http://www.gob.pe/uploads/document/file/1992538/Anexo.pdf?v=1625407556)w[w.gob.pe/uploads/document/file/1992538/Anexo.pdf?v=1625407556](http://www.gob.pe/uploads/document/file/1992538/Anexo.pdf?v=1625407556)

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°18** | |
| **Proveedor del servicio:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) |
| **Receptor del servicio:** | Equipos técnicos en vías de jerarquías nacionales. |
| **Alcance del servicio:** | Nacional |
| **Estándares de cumplimiento:** | Continuidad |
| **Descripción del estándar:** | El estándar de cumplimiento de las evaluaciones de seguridad vial de la  infraestructura vial, es continua porque el servicio debe ser provisto de manera sostenida en periodos establecidos |
| **Indicador de cobertura:** | Porcentaje de equipos técnicos en vías de jerarquías nacionales que reciben conocimientos sobre evaluaciones en seguridad vial. |
| **Indicador de calidad:** | Porcentaje de equipos técnicos en vías de jerarquías nacionales que realizan evaluaciones en seguridad vial de una forma continua. |

### S 5.2.2. Asistencia técnica para el monitoreo permanente de riesgos de infraestructura vial, fiable para gestores de la infraestructura vial en los tres niveles de gobierno.

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°19** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 5. Disponer una infraestructura vial segura para los usuarios viales. |
| **Lineamiento:** | L 5.2. Implementar el proceso de evaluación de riesgo de infraestructura vial en el ámbito urbano y de carreteras. |
| **Nombre del servicio:** | S 5.2.2. Asistencia técnica para el monitoreo permanente de riesgos de infraestructura vial, fiable para gestores de la infraestructura vial en los tres niveles de gobierno. |
| **Tipo del servicio** | Nuevo |
| **Descripción breve:** | El registro e inventario georreferenciado es una herramienta digital de registro de coordenadas geográficas de los dispositivos de control (señales verticales y horizontales) para la gestión de la red vial nacional, regional y local.  Este servicio comprende dos hitos importantes:   * Actualización y consolidación de base de datos del inventario vial. * Desarrollo de aplicativos para la gestión de la seguridad vial.   Este servicio, consistirá en el desarrollo complementario preliminar de un modelo de inteligencia artificial que permite reconocer componentes de la infraestructura vial mediante reconocimiento de imágenes y vídeos y la georreferenciación de los mismos. A partir de este modelo se consolidarán base de datos de los inventarios georreferenciados de toda la Red Vial nacional, departamental, vecinal y locales de forma periódica o cuando se realice modificaciones a la infraestructura.  Este servicio será ejecutado por la Dirección de Seguridad Vial, a través del desarrollo de asistencia técnica a efectos de mitigar los riesgos de siniestros que se generan ante una infraestructura inadecuada. |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°19** | |
| **Proveedor del servicio:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) |
| **Receptor del servicio:** | Gestores de la infraestructura vial en los tres niveles de gobierno. |
| **Alcance del servicio:** | Nacional |
| **Estándares de cumplimiento:** | Fiabilidad |
| **Descripción del estándar:** | El estándar de cumplimiento del servicio es de fiabilidad porque debe ser entregado sin errores, cumpliendo el procedimiento establecido con información que se incorpora progresivamente, y debe contar con exactitud, precisión y consistencia; permitiendo que gestores de la  infraestructura vial en los tres niveles de gobierno reciban información garantizada y oportuna en materia de seguridad vial. |
| **Indicador de cobertura:** | Porcentaje de gestores de la infraestructura vial en los tres niveles de gobierno que recibieron asistencia para el monitoreo permanente de riesgos de infraestructura vial. |
| **Indicador de calidad:** | Porcentaje gestores de la infraestructura vial en los tres niveles de gobierno que operativizan el monitoreo permanente de la infraestructura  vial de acuerdo a los lineamientos emitidos por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. |

***S 5.2.3. Programa de profesionalización de auditoría e inspección en seguridad vial, precisa para estudiantes de posgrado.***

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°20** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 5. Disponer una infraestructura vial segura para los usuarios viales. |
| **Lineamiento:** | L 5.2. Implementar el proceso de evaluación de riesgo de infraestructura vial en el ámbito urbano y de carreteras. |
| **Nombre del servicio:** | S 5.2.3. Programa de profesionalización de auditoría e inspección en seguridad vial, precisa para estudiantes de posgrado. |
| **Tipo del servicio** | Nuevo |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°20** | |
| **Descripción breve:** | Los programas de profesionalización, son conducidos para que los profesionales, estudiantes interesados, logren aprendizajes significativos, mediante vivencias y prácticas académicas sobre auditorías e inspecciones de seguridad vial, generando cambios en el contexto institucional y social para un desarrollo sustentable y una mejor calidad de vida.  Las auditorias e inspecciones en seguridad vial son una herramienta importante para identificar los elementos relacionados con puntos inseguros en la infraestructura vial asociados con la ocurrencia y/o severidad de las lesiones resultantes de accidentes de tránsito. Por tanto, el contar con profesionales instruidos en infraestructura segura contribuye de forma positiva con un tránsito más eficiente y sobre todo seguro para los ciudadanos y/o usuarios viales.  El programa de profesionalización permanente y estandarizado para auditores consistirá en la formación de profesionales especializados que realizarán las actividades de auditoría e inspecciones de seguridad vial a través de un convenio del Ministerio de Transportes y Comunicaciones con las universidades públicas y privadas para el dictado y acreditación del programa en las universidades a nivel nacional.  Asimismo, la Dirección de Seguridad Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, quien ejecutará este servicio, elaborará los requisitos necesarios para obtener la certificación. Entre ellos se encuentra:   * Haber obtenido el título profesional. * Tener estudios de las carreras profesionales de ingeniería civil, transportes, entre otros afines. * Algunos otros estudios extracurriculares que serán necesarios para el desarrollo del curso   Este servicio servirá para lograr un estándar de calidad en la realización de auditorías e inspecciones de seguridad vial de modo que sus capacidades técnicas puedan ser evaluadas y acreditadas. |
| **Proveedor del servicio:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). |
| **Receptor del servicio:** | Estudiantes de posgrado |
| **Alcance del servicio:** | Nacional |
| **Estándares de cumplimiento:** | Precisión |
| **Descripción del estándar:** | El estándar de cumplimiento del servicio es de precisión porque se implementará un programa de profesionalización que requerirá información precisa para aquellos profesionales interesados en llevar u curso de auditorías e inspección vial, lo cual, permitirá establecer y/o  mejorar la infraestructura vial segura para reducir la siniestrabilidad en sus áreas de competencia. |
| **Indicador de cobertura:** | Porcentaje de estudiantes de posgrado matriculados en el curso de auditoría e inspección vial. |
| **Indicador de calidad:** | Porcentaje de estudiantes que cuentan con certificación del curso de auditoría e inspección vial acreditado por la universidad. |

## OP 6. Incrementar la capacidad de respuesta frente a siniestros viales para los usuarios viales.

### L 6.1. Optimizar los procesos de aseguramiento, información y orientación a usuarios viales.

***S 6.1.1. Programa de difusión de información sobre los procesos y alcances del aseguramiento para la atención de siniestros viales, oportuno para usuarios viales.***

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°21** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 6. Incrementar la capacidad de respuesta frente a siniestros viales para los usuarios viales. |
| **Lineamiento:** | L 6.1. Optimizar los procesos de aseguramiento, información y orientación a usuarios viales. |
| **Nombre del servicio:** | S 6.1.1. Programa de difusión de información sobre los procesos y alcances  del aseguramiento para la atención de siniestros viales, oportuno para usuarios viales. |
| **Tipo del servicio** | Nuevo |
| **Descripción breve:** | El SOAT es un seguro obligatorio establecido por Ley con un fin exclusivamente social. Su objetivo es asegurar y dar servicios de forma inmediata a las víctimas de accidentes de tránsito que sufren lesiones corporales y muerte. Asimismo, el CAT, cubre y respalda únicamente a víctimas y usuarios de vehículos dedicados al transporte público. La información sobre las coberturas y beneficios de estos seguros es generalmente desconocida por la población, así como, los trámites de compensación en caso de un siniestro de tránsito.  El programa consiste en diseñar e implementar estrategias de comunicación donde se transmita información sobre el costo y/o beneficios del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT y Certificado contra Accidentes de Tránsito - CAT a los usuarios que adquieren vehículos, así como, sus coberturas y los procesos para hacerlos efectivos en caso de un incidente vial. Sin embargo, el programa no solo se orienta a los propietarios de los vehículos, sino al público en general. Con estas estrategias se busca reducir la evasión e ilegalidad en el cumplimiento de las coberturas de seguros.  Por ello, la Dirección de Seguridad Vial, quien ejecutará el servicio, en alianza con la Asociación Peruana de Empresas de Seguros – APESEG, Superintendencia Nacional de Salud (SUSALUD) y las Comisarías de la Policía Nacional del Perú, identificarán, evaluarán y elaborarán, planes de comunicaciones sobre las coberturas del SOAT y CAT. |
| **Proveedor del servicio:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) |
| **Receptor del servicio:** | Usuarios viales |
| **Alcance** | Nacional |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°21** | |
| **Estándares de**  **cumplimient o** | Fiabilidad |
| **Descripción del estándar** | El estándar de cumplimiento del servicio de difusión de información sobre los procesos y alcances del aseguramiento para la atención de siniestros viales es de oportunidad porque la información será brindada por las diversas entidades y actores responsables de su ejecución, de acuerdo con las exigencias de la demanda en el momento que se requiera |
| **Indicador de cobertura:** | Porcentaje de usuarios viales que recibe información sobre los alcances de aseguramiento. |
| **Indicador de calidad:** | Porcentaje de usuarios viales víctimas de siniestro vial indemnizados por las  aseguradoras ante un siniestro vial regulado por el Ministerio de Transportes de Comunicaciones. |

### S 6.1.2 Optimización y fortalecimiento de los procesos de atención por los seguros obligatorios vehiculares, oportuna para usuarios viales.

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°22** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 6. Incrementar la capacidad de respuesta frente a siniestros viales para los usuarios viales. |
| **Lineamiento:** | L 6.1. Optimizar los procesos de aseguramiento, información y orientación a usuarios viales. |
| **Nombre del servicio:** | S 6.1.2 Optimización y fortalecimiento de los procesos de atención por los seguros obligatorios vehiculares, oportuna para usuarios viales. |
| **Tipo del servicio** | Nuevo |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°22** | |
| **Descripción breve:** | El servicio busca optimizar el proceso de atención por la cobertura de siniestros viales mediante seguros vehiculares obligatorios, como el SOAT y el CAT. Para ello, se requiere minimizar los factores que generan obstáculos y/o lentitud en el proceso de trámite para la evaluación del siniestro, así como, los trámites para el pago de indemnizaciones y las diversas coberturas de los seguros contra accidentes de tránsito para las víctimas de siniestros viales. Entre los factores que impiden la fluidez de la gestión para el cobro de indemnización inmediata que tramitan los asegurados, lesionados y/o familiares de los fallecidos, así como en la dilación en el tiempo de atención a los asegurados y/o víctimas post - siniestro:   * Algunos centros de salud no reciben a víctimas cubiertas por las Asociación de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito (AFOCAT). * Dilación del pago de beneficios a las víctimas y/o sus familiares por más de 10 días. * Demora en la atención de pago por incapacidad temporal. * Negativa a cubrir los costos de adquisición de instrumental médico para operar a víctimas de los siniestros viales. * Solicitud de documentos que no constituyen requisitos establecidos en la norma, tales como exámenes de alcoholemia de los conductores, asientos registrales de la declaratoria de herederos, entre otros. * Negativa a emitir una carta de garantía a efectos de cubrir los costos de la intervención quirúrgica de la víctima beneficiaria del seguro, estableciendo como condición que sea trasladada a una clínica privada.   Por ello, el servicio, consiste en la elaboración de un programa integral de optimización del proceso de atención por la cobertura de los seguros vehiculares.  Este servicio se ejecutará a través de la elaboración de estudios actuariales que analicen el tamaño de la cobertura, mejora de los procesos de adquisición de los seguros, mejora de la fiscalización a las aseguradoras y la capacidad de control para disminuir la evasión y el fraude, el diseño de registros vehiculares y de asegurados únicos de forma tal que se pueda visualizar en tiempo real la pertenencia a un seguro específico, el establecimiento de un registro voluntario de víctimas post siniestro, entre  otros. |
| **Proveedor del servicio:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) |
| **Receptor del servicio:** | Usuarios viales |
| **Alcance del servicio:** | Nacional |
| **Estándar de cumplimient o:** | Oportunidad |
| **Descripción del estándar:** | El estándar de cumplimiento de este servicio es de oportunidad porque será brindado a los usuarios de las vías dentro de un plazo oportuno para garantizar la calidad del servicio y su aprovechamiento por parte del público  objetivo. |
| **Indicador de cobertura:** | Porcentaje de propietarios de vehículos siniestrados atendidos por su aseguradora incluyendo los daños a terceros. |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°22** | |
| **Indicador de calidad:** | Porcentaje de usuarios viales que acceden a procesos de atención optimizados de seguros obligatorios vehiculares según estándares impartidos por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. |

***L 6.2. Optimizar la gestión del sistema de respuesta y atención pre hospitalaria y hospitalaria de víctimas de siniestros viales.***

### S 6.2.1. Atención prehospitalaria y hospitalaria con protocolo estandarizado, idónea para hospitales y centros de salud.

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°23** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 6. Incrementar la capacidad de respuesta frente a siniestros viales para los usuarios viales. |
| **Lineamiento:** | L 6.2. Optimizar la gestión del sistema de respuesta y atención pre hospitalaria y hospitalaria de víctimas de siniestros viales. |
| **Nombre del servicio:** | S 6.2.1. Atención prehospitalaria y hospitalaria con protocolo estandarizado, idónea para hospitales y centros de salud. |
| **Tipo del servicio** | Nuevo |
| **Descripción breve:** | Contar con un sistema organizado, articulado e integrado de atención de emergencia prehospitalaria e implementar un paquete básico de servicios médicos para la atención de víctimas de siniestros viales en cada nivel del sistema de salud, permitirá unificar los servicios brindados y optimizar los recursos.  La atención hospitalaria incluye la asistencia por el personal médico especialista en los hospitales, los cuales asisten a los pacientes en diferentes niveles: urgencias, consultas externas cuya importancia es tener un mejor seguimiento del estado de salud del paciente, asimismo, con este servicio, se busca reducir el porcentaje de lesionados que fallecen durante el trayecto y dentro de un centro de salud.  El protocolo estandarizado es para las víctimas de siniestro vial, consiste en el desarrollo y la implementación de manera uniforme de especificaciones técnicas, seguridad de la práctica hospitalaria en casos de emergencia, calidad en la atención y pronta atención, asimismo, adaptar cada proceso a la situación y realidad concreta de cada uno de los hospitales y/o unidades de cuidados donde se lleva a cabo la atención de siniestros viales.  Este servicio será ejecutado por el Ministerio de Salud que, mediante un protocolo estandarizado prestará servicios a las víctimas de manera articulada con las entidades competentes, mejorando los tiempos de respuesta y minimizando el impacto de lesiones causadas en incidentes  viales y de esta forma reducir la mortalidad y severidad de estos eventos en el país. |
| **Proveedor del servicio:** | Ministerio de Salud (MINSA) - Dirección de Promoción de la Salud (DPS) |
| **Receptor del servicio:** | Hospitales y centros de salud |
| **Alcance del servicio:** | Nacional |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°23** | |
| **Estándares de cumplimient o:** | Idoneidad |
| **Descripción del estándar:** | El servicio es de estándar de cumplimiento idóneo porque el protocolo estandarizado para la atención de las víctimas será brindado a los hospitales y centros de salud, quienes previamente ya tienen conocimientos de atención prehospitalaria y hospitalaria, es decir, nuestro público objetivo tiene  experiencia. |
| **Indicador de cobertura:** | Porcentaje de hospitales y centros de salud que diseñan el protocolo estandarizado. |
| **Indicador de calidad:** | Porcentaje de hospitales y centros de salud que atienden a usuarios viales con protocolo estandarizado |

***S 6.2.2. Programa de capacitación de primer respondiente ante siniestros viales, fiable para personal que atiende emergencias.***

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°24** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 6. Incrementar la capacidad de respuesta frente a siniestros viales para los usuarios viales. |
| **Lineamiento:** | L 6.2. Optimizar la gestión del sistema de respuesta y atención pre hospitalaria y hospitalaria de víctimas de siniestros viales. |
| **Nombre del servicio:** | S 6.2.2. Programa de capacitación de primer respondiente ante siniestros viales, fiable para personal que atiende emergencias. |
| **Tipo del servicio** | Nuevo |
| **Descripción breve:** | El primer respondiente es la persona que proporciona primeros auxilios ante accidentes y/o siniestros que requieren atención médica de emergencias (in situ): serenazgo, efectivos policiales, bomberos, debido a que estos siniestros se pueden presentar en cualquier lugar de las vías, es necesario capacitar a nuestro público objetivo para actuar ante una emergencia.  El servicio, consistirá en fortalecer las capacidades técnicas del personal a través de capacitaciones virtuales o presenciales, que atiende emergencias mediante la transferencia de conocimiento sobre una adecuada atención primaria (in situ) de los siniestros viales, con el fin de activar la atención oportuna y mitigar posibles agravamientos de las consecuencias de los siniestros viales.  Este servicio se ejecutará a través de un programa diseñado de manera apropiada por la Dirección de Promoción de Salud del MINSA, para establecer un protocolo de atención para el tipo de emergencia específica de siniestros viales para los primeros respondientes como Bomberos Voluntarios del Perú, División de Tránsito de la Policía Nacional del Perú, personal perteneciente a seguridad ciudadana de gobiernos locales y regionales (serenazgo), entre otros que participan de la primera respuesta de emergencias en vías.  Por ello, este servicio se encargará de la elaboración de programas de capacitación a personal que atiende emergencias (in situ): serenazgo, efectivos policiales, bomberos. La capacitación constará de lo siguiente:   * Introducción. Emergencias del primer respondiente. |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°24** | |
|  | * Definición, clasificación y partes de una emergencia en siniestro vial * Emergencias en siniestros viales. * Normas de Seguridad y Salud en las emergencias. * Normativa aplicable en las Emergencias en siniestros viales. * Evaluaciones de la escena, seguridad y situación con prácticas representativas de supuestos siniestros viales   Con este servicio se podrá reducir el porcentaje de lesionados por siniestros viales que fallecen durante el trayecto y dentro de un centro de salud. |
| **Proveedor del servicio:** | Dirección de Promoción de la Salud (DPS) - MINSA |
| **Receptor del servicio:** | Personal que atiende emergencias (in situ): serenazgo, efectivos policiales, bomberos. |
| **Alcance del servicio:** | Nacional |
| **Estándares de**  **cumplimient o:** | Fiabilidad |
| **Descripción del estándar:** | El estándar de cumplimiento del servicio es de fiabilidad porque debe ser entregado sin errores, cumpliendo el procedimiento establecido con información que se incorpora progresivamente, y debe contar con exactitud, precisión y consistencia; permitiendo que los receptores de este servicio reciban información garantizada sobre atención de emergencias de primer respondiente ante siniestros viales. |
| **Indicador de cobertura:** | Porcentaje de personal capacitados como primer respondiente en siniestros viales |
| **Indicador de calidad:** | Porcentaje de personal acreditados como primer respondiente ante siniestros viales |

### L 6.3. Implementar el proceso articulado para el acompañamiento posterior a víctimas de siniestro viales.

***S 6.3.1. Atención post-hospitalaria con protocolo estandarizado, accesible para lesionados permanentes de siniestro vial.***

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°25** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 6. Incrementar la capacidad de respuesta frente a siniestros viales para los usuarios viales. |
| **Lineamiento:** | L 6.3. Implementar el proceso articulado para el acompañamiento posterior a víctimas de siniestro viales. |
| **Nombre del servicio:** | S 6.3.1. Atención post-hospitalaria con protocolo estandarizado, accesible para lesionados permanentes de siniestro vial. |
| **Tipo del servicio** | Nuevo |
| **Descripción breve:** | Las lesiones causadas por los siniestros viales, ocasionan pérdidas económicas considerables para las personas y sus familias. Esas pérdidas son consecuencias de los costos del tratamiento y de la pérdida de productividad de las personas que fallecen o quedan discapacitadas por sus  lesiones, y del tiempo del trabajo o estudio que los familiares de los |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°25** | |
|  | lesionados deben distraer para atenderlos, de modo que, los responsables de los siniestros viales se hagan cargo de las indemnizaciones.  Dada la información anterior, es importante que las víctimas de siniestro vial, quienes se encuentran con lesiones permanentes, reciban el tratamiento adecuado post-hospitalaria.  Por ello, con el apoyo del Ministerio de Salud, se implementará el servicio de atención post – hospitalaria accesible a todos los lesionados permanentes, mediante el seguimiento médico con orientación, atención y derivación para una óptima rehabilitación, resocialización y adaptación a las nuevas condiciones físicas y psicológicas resultantes de estos eventos.  Para la ejecución del servicio, se identificarán rutas de atención con protocolos de estandarización de procesos asistenciales que consiste en el desarrollo y la implementación de manera uniforme y acordada de: especificaciones técnicas, criterios y métodos tendientes a incrementar la compatibilidad, calidad y atención del público objetivo, los cuales serán  elaborados a través de las guías de práctica hospitalaria, consensos de expertos, protocolos y procedimientos. |
| **Proveedor del servicio:** | Ministerio de Salud (MINSA) - Dirección de Promoción de la Salud (DPS) |
| **Receptor del servicio:** | Lesionados temporales y permanentes |
| **Alcance del servicio:** | Nacional |
| **Estándares de cumplimient**  **o:** | Accesibilidad |
| **Descripción del estándar:** | El estándar de cumplimiento de este servicio es de accesibilidad porque la atención con protocolo estandarizado llegará a todos, a nivel nacional. |
| **Indicador de cobertura:** | Porcentaje de lesionados permanentes por siniestros viales |
| **Indicador de calidad** | Porcentaje de lesionados permanentes por siniestros viales que acceden a la atención post-hospitalaria con protocolo estandarizado |

***S 6.3.2. Servicio de defensa pública y acceso a la justicia, fiable para víctimas de siniestro vial.***

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°26** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 6. Incrementar la capacidad de respuesta frente a siniestros viales para los usuarios viales. |
| **Lineamiento:** | L 6.3. Implementar el proceso articulado para el acompañamiento posterior a víctimas de siniestro viales. |
| **Nombre del servicio:** | S 6.3.2. Servicio de defensa pública y acceso a la justicia, fiable para víctimas de siniestro vial. |
| **Tipo del servicio** | Nuevo |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de servicio N°26** | |
| **Descripción breve:** | La Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial, busca velar por los derechos de las víctimas de los siniestros de tránsito a través de un servicio de defensa pública y acceso a la justicia, con el apoyo del Ministerio de Justicia. Es decir, busca garantizar el acceso a la justicia de las víctimas y sus familias, después del siniestro, de tal forma, que reduzcan los impactos negativos generados por las lesiones causadas por los siniestros viales, los cuales ocasionan pérdidas económicas considerables para las personas y sus familias. Esas pérdidas son consecuencias de los costos del tratamiento y de la pérdida de productividad de las personas que fallecen o quedan discapacitadas por sus lesiones, y del tiempo del trabajo o estudio que los familiares de los lesionados deben distraer para atenderlos, de modo que, los responsables de los siniestros viales se hagan cargo de las indemnizaciones.  Por ello, este servicio, brindará:   * Acompañamiento y seguimiento a las víctimas con sentencias que no llegan a indemnizar debidamente a las víctimas de siniestro vial. * Acompañamiento y seguimiento a las víctimas de bajos recursos económicos para poner a su disposición abogados gratuitos del Ministerio Público.   El servicio se ejecutará a través del acompañamiento y seguimiento a las  víctimas de siniestro vial, que implicará la asistencia legal fiable de los defensores públicos dedicados a los casos asignados. |
| **Proveedor del servicio:** | Dirección de Asistencia Legal y Defensa de Víctimas de la Dirección General de Defensa Pública y Acceso a la Justicia del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (MINJUSDH) |
| **Receptor del servicio:** | Víctimas de siniestros viales |
| **Alcance del servicio:** | Nacional |
| **Estándares de cumplimient o:** | Fiable |
| **Descripción del estándar:** | El estándar es de fiabilidad porque el servicio debe ser entregado por  especialistas y defensores legales que acreditan conocimientos y experiencias sobre casos de víctimas de siniestros viales. |
| **Indicador de cobertura:** | Porcentaje de casos de siniestros viales resueltos. |
| **Indicador de calidad:** | Porcentaje de casos de siniestros viales resueltos con abogados gratuitos. |

## Indicadores de los servicios

La PNSV establece indicadores de producto para medir el avance en la provisión de cada uno de los servicios. Para cada servicio se ha determinado un indicador de cobertura y un indicador de calidad de servicio considerando los estándares de cumplimiento identificados, según la finalidad que se pretende alcanzar en el receptor o población beneficiaria.

Asimismo, esta política, posee 26 servicios, de los cuales, se han propuesto indicadores de cobertura y calidad por cada servicio, es decir, existe un total de 52 indicadores.

En el Anexo N°5 de este documento, se muestran las fichas técnicas de los indicadores de cada servicio establecido para la implementación de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial – PNSV. Al respecto, se precisa que existen indicadores que responden a servicios de implementación futura, por lo que no se tienen definidos los valores de línea de base y valores actuales, y los campos de logros esperados están por definir o no se tienen disponibles aún (ND).

## Actividades operativas para proveer los servicios

Finalmente, las entidades responsables de la provisión de los servicios y la implementación de los lineamientos de tipo técnico normativo o institucional, identifican las principales actividades operativas para cada uno de los servicios, que tienen carácter orientador, y permiten alcanzar los objetivos prioritarios establecidos en la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial.

La implementación de los servicios descritos será mediante las actividades operativas descritas en la matriz de actividades operativas que se encuentra a continuación:

## Fichas de Actividades Operativas para proveer el servicio

**OP 1 Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales**

### L 1.1. Fortalecer la articulación intersectorial y la coordinación interinstitucional de la gestión para la seguridad vial

***S 1.1.1. Asistencia técnica para el diseño y evaluación de instrumentos de gestión de seguridad vial con enfoque de visión cero, fiable para entidades públicas en los tres niveles de gobierno.***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividades Operativas del Servicio N°1** | | | | | | | | | |
| **Lineamiento** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activida d Operati va** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organización responsable** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobiern o** |
| **L 1.1.**  **Fortalecer la articulación intersectorial y la coordinación interinstitucio nal de la gestión para la seguridad vial.** | **S 1.1.1**  **Asistencia técnica para el diseño y evaluación de instrument os de gestión de seguridad vial con enfoque de visión cero, fiable para entidades públicas en los tres** | Elaboración de un Manual para la elaboración del Plan Seguridad Vial con  Enfoque Visión Cero. (\*) | 1.1.1.\_A O. 001 | Documen to | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administraci ón General | 036. MTC | Transport es | Nacional |
| Capacitación a funcionarios de entidades públicas de los tres niveles  de gobierno. | 1.1.1.\_A O. 002 | Persona Capacita da | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administraci ón General | 036. MTC | Transport es | Nacional |
| Elaboración de Plan de Seguridad Vial. | 1.1.1.\_A O. 003 | Documen to | CRSV 25  Regiones / Municipalidad  es Provinciales | Gobiernos regionales y locales | Gobiern os regional  es y locales |  | Regional y Local |
| Emisión de opinión técnica del Plan de Seguridad Vial  elaborado. | 1.1.1.\_A O. 004 | Documen to | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administraci ón General | 036. MTC | Transport es | Nacional |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividades Operativas del Servicio N°1** | | | | | | | | | |
| **Lineamiento** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activida d Operati**  **va** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organización responsable** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobiern o** |
|  | **niveles de gobierno** | Aprobación de Planes Regionales o Locales de Seguridad Vial. | 1.1.1.\_A O. 005 | Documen to | CRSV 25  Regiones / Municipalidad es Provinciales | Gobiernos regionales y locales | Gobiern os regional es y locales |  | Regional y Local |
| Implementación y ejecución del Plan Regional o Local de Seguridad Vial. | 1.1.1.\_A O. 006 | Documen to | CRSV 25  Regiones / Municipalidad es  Provinciales | Gobiernos regionales y locales | Gobiern os regional es y  locales |  | Regional y Local |
| Monitoreo del cumplimiento periódico de la ejecución del Plan Regional o Local de  Seguridad Vial. | 1.1.1.\_A O. 007 | Documen to | CRSV 25  Regiones / Municipalidad es Provinciales | Gobiernos regionales y locales | Gobiern os regional es y locales |  | Regional y Local |
| \*Esta actividad operativa se encuentra contemplada en la Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | | | | | | | | |

### L 1.2 Fortalecer la articulación del sistema de información

***S 1.2.1. Servicios en línea sobre el sistema de información de seguridad vial, articulada para entidades públicas y privadas.***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividad Operativa del Servicio N°2** | | | | | | | | | |
| **Lineamient o** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activida d Operativ a** | **Unida d de medid a** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organización responsable** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobiern o** |
| **L 1.2**  **Fortalecer la articulación del sistema de informació n.** | **S 1.2.1.**  **Servicios en línea sobre el sistema de información de seguridad vial, articulada para entidades públicas y privadas.** | Administración de la información. | 1.2.1.\_A O. 001 | Acción | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |
| Elaboración de informes técnicos. | 1.2.1.\_A O. 002 | Inform e | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |
| Elaboración de estudios observacionales. | 1.2.1.\_A O. 003 | Estudi o | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |
| Elaboración del diseño e implementación de  plataformas digitales. | 1.2.1.\_A O. 004 | Acción | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |
| Implementación del Sistema de Registro del Accidentes de Tránsito (SRAT) a nivel nacional de  siniestros fatales y no fatales. | 1.2.1.\_A O. 005 | Acción | Dirección de Tecnologías de la Información y Comunicacione  s (DIRTIC) - PNP | 000026. MININTER -  Dirección de Economía y Finanzas de la PNP | 007. MININTE R | Interior | Nacional |
| Implementación de mecanismos tecnológicos para acceder a la  información. | 1.2.1.\_A O. 006 | Acción | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |

### L 1.3 Generar conocimiento técnico en seguridad vial

***S 1.3.1 Asistencia técnica para la actualización técnica normativa en seguridad vial, fiable para funcionarios y especialistas de entidades públicas.***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividad Operativa del Servicio N°3** | | | | | | | | | |
| **Lineamiento** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activida d Operativ a** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organizació n responsabl**  **e** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entida d** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobiern o** |
| **L 1.3**  **Generar conocimient o técnico en seguridad vial.** | **S 1.3.1.**  **Asistencia técnica para la actualizació n técnica normativa en seguridad vial, fiable para funcionario s y especialista s de entidades**  **públicas.** | Elaboración de materiales didácticos para capacitaciones. | 1.3.1.\_A O. 001 | Acción | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |
| Elaboración e implementación de Plataformas Digitales. | 1.3.1.\_A O. 002 | Acción | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |
| Capacitación a funcionarios de Gobiernos Regionales y Locales. | 1.3.1.\_A O. 003 | Persona Capacitad a | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |

### S 1.3.2. Programas de Desarrollo de Capacidades en seguridad vial, fiables para estudiantes de educación superior pública y privada.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividad Operativa del Servicio N°4** | | | | | | | | | |
| **Lineami ento** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activida d Operati va** | **Unid ad de medi da** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organizaci ón responsa**  **ble** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobiern o** |
| **L 1.3**  **Generar conoci miento técnico en segurid ad vial.** | **S 1.3.2.**  **Progra mas de Desarro llo de Capacid ades en segurid ad vial, fiables para estudia ntes de educaci ón superior pública**  **y privada.** | Elaboración de materiales didácticos para capacitaciones. | 1.3.2.\_A O. 001 | Acció n | Dirección de  Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administrac ión General | 036. MTC | Transpor tes | Nacional |
| Elaboración e implementación de Plataformas Digitales. | 1.3.2.\_A O. 002 | Acció n | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administrac ión General | 036. MTC | Transpor tes | Nacional |
| Capacitación en seguridad vial para estudiantes. | 1.3.2.\_A O. 003 | Pers ona Capa citad a | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administrac ión General | 036. MTC | Transpor tes | Nacional |

***S 1.3.3. Programa de formación en seguridad vial, fiable para técnicos y profesionales vinculados a la gestión vial, transporte y tránsito.***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividad Operativa del Servicio N°5** | | | | | | | | | |
| **Lineamiento** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activida d Operativ a** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organizació n responsabl**  **e** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entida d** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobiern o** |
| **L 1.3**  **Generar conocimient o técnico en seguridad vial.** | **S 1.3.3.**  **Programa de formación en seguridad vial, fiable para técnicos y profesionale s vinculados a la gestión vial, transporte y**  **tránsito.** | Elaboración de materiales didácticos para capacitaciones. | 1.3.3.\_A O. 001 | Acción | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |
| Elaboración e implementación de Plataformas Digitales. | 1.3.3.\_A O. 002 | Acción | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |
| Capacitación en seguridad vial para profesionales de transporte y tránsito. | 1.3.3.\_A O. 003 | Persona Capacitad a | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |

### L 1.4 Mejorar los procesos de supervisión, fiscalización y sanción de la seguridad vial.

***S 1.4.1. Fiscalización, sanción y supervisión a conductas de riesgo en el tránsito y transporte, continua para usuarios viales.***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividad Operativa del Servicio N°6** | | | | | | | | | |
| **Lineamient o** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activida d**  **Operativ a** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organización responsable** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobiern o** |
| **L 1.4**  **Mejorar los procesos** | **S 1.4.1.**  **Fiscalizació n, sanción y** | Elaboración de una línea de base | 1.4.1.\_A O 001 | Document o | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC - | 036. MTC | Transporte s | Nacional |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividad Operativa del Servicio N°6** | | | | | | | | | |
| **Lineamient o** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activida d**  **Operativ a** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organización responsable** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobiern o** |
| **de supervisió n, fiscalizació n y sanción de la seguridad vial.** | **supervisión a conductas de riesgo en el tránsito y transporte, continua para usuarios viales.** | nacional de fiscalización. |  |  |  | Administració n General |  |  |  |
| Evaluación del proceso formal de fiscalización y sanción. | 1.4.1.\_A O 002 | Document o | Dirección de Políticas y Normas de  Transporte Vial (DPNTRA) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |
| Elaboración de lineamientos generales en materia de fiscalización y  sanción. | 1.4.1.\_A O 003 | Document o | Dirección de Políticas y Normas de Transporte Vial (DPNTRA) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |
| Elaboración y/o actualización de la estrategia de fiscalización y  sanción. | 1.4.1.\_A O 004 | Document o | Gerencia de Estudios y Normas (GEN) | 001346. SUTRAN -  Gestión y Administració n General | 202. SUTRAN | Transporte s | Nacional |
| Implementación de la estrategia mejorada de fiscalización y  sanción. | 1.4.1.\_A O 005 | Document o | Gerencia de Supervisión y Fiscalización (GSF) | 001346. SUTRAN -  Gestión y Administració n General | 202. SUTRAN | Transporte s | Nacional |
| Remisión de información vinculada al cumplimiento de infracciones y  sanciones. | 1.4.1.\_A O 006 | Base de datos | Gerencia de Supervisión y Fiscalización (GSF) | 001346. SUTRAN -  Gestión y Administració n General | 202. SUTRAN | Transporte s | Nacional |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividad Operativa del Servicio N°6** | | | | | | | | | |
| **Lineamient o** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activida d**  **Operativ a** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organización responsable** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobiern o** |
|  |  | Elaboración y/o actualización de la estrategia de fiscalización y sanción. | 1.4.1.\_A O 007 | Document o | Dirección de Fiscalización y Sanción (DFS) | 001717. ATU-  Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao | 203.ATU | Transporte s | Nacional |
| Implementación de la estrategia mejorada de fiscalización y sanción. | 1.4.1.\_A O 008 | Acción | Dirección de Fiscalización y Sanción (DFS) | 001717. ATU-  Autoridad de Transporte  Urbano para Lima y Callao | 203.ATU | Transporte s | Nacional |
| Remisión de información vinculada al cumplimiento de infracciones y  sanciones. | 1.4.1.\_A O 009 | Base de datos | Dirección de Fiscalización y Sanción (DFS) | 001717. ATU-  Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao | 203.ATU | Transporte s | Nacional |
| Elaboración y/o actualización de la estrategia de fiscalización y sanción. | 1.4.1.\_A O 010 | Acción | Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial (DTTSV) | 000026. MININTER -  Dirección de Economía y Finanzas de la PNP | 007. MININTE R | Interior | Nacional |
| Implementación de la estrategia mejorada de fiscalización y sanción. | 1.4.1.\_A O 011 | Acción | Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial (DTTSV) | 000026. MININTER -  Dirección de Economía y Finanzas de  la PNP | 007. MININTE R | Interior | Nacional |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividad Operativa del Servicio N°6** | | | | | | | | | |
| **Lineamient o** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activida d**  **Operativ a** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organización responsable** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobiern o** |
|  |  | Elaboración y/o actualización de la estrategia de fiscalización y sanción de  transporte terrestre. | 1.4.1.\_A O 012 | Document o | Gerencia de Transporte - Gobiernos Locales | Gobiernos locales | Gobierno s locales |  | Local |
| Implementación de la estrategia mejorada de fiscalización y sanción de  transporte terrestre. | 1.4.1.\_A O 013 | Acción | Gerencia de Transporte - Gobiernos Locales | Gobiernos locales | Gobierno s locales |  | Local |
| Remisión de información vinculada al cumplimiento de infracciones y sanciones de  transporte terrestre. | 1.4.1.\_A O 014 | Base de datos | Gerencia de Transporte - Gobiernos Locales | Gobiernos locales | Gobierno s locales |  | Local |
| Elaboración y/o actualización de la estrategia de fiscalización y sanción de transporte  terrestre. | 1.4.1.\_A O 015 | Document o | Direcciones Regionales de Transportes y Comunicacione s | Gobiernos regionales | Gobierno s regionale s |  | Regiona l |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividad Operativa del Servicio N°6** | | | | | | | | | |
| **Lineamient o** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activida d**  **Operativ a** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organización responsable** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobiern o** |
|  |  | Implementación de la estrategia mejorada de fiscalización y sanción de  transporte terrestre. | 1.4.1.\_A O 016 | Acción | Direcciones Regionales de Transportes y Comunicacione s | Gobiernos regionales | Gobierno s regionale s |  | Regiona l |
| Remisión de información vinculada al cumplimiento de infracciones y sanciones de transporte  terrestre. | 1.4.1.\_A O 017 | Base de datos | Direcciones Regionales de Transportes y Comunicacione s | Gobiernos regionales | Gobierno s regionale s |  | Regiona l |
| Elaboración de normas de seguridad pasiva del transporte. | 1.4.1.\_A O 018 | Acción | Dirección de Políticas y Normas en  Transporte Vial (DPNTRA) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |
| Capacitación en seguridad vial para profesionales de transporte y tránsito. | 1.4.1.\_A O 019 | Persona capacitad a | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |
| Elaboración de lineamientos estratégicos de  comunicación del | 1.4.1.\_A O 020 | Informe | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividad Operativa del Servicio N°6** | | | | | | | | | |
| **Lineamient o** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activida d**  **Operativ a** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organización responsable** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobiern o** |
|  |  | proceso de fiscalización y sanción. |  |  |  |  |  |  |  |
| Elaboración e implementación de Plataformas Digitales. | 1.4.1.\_A O 021 | Acción | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |
| Seguimiento y evaluación de impacto del servicio. | 1.4.1.\_A O 022 | Estudio | Oficina de Monitoreo y Evaluación de Impacto  (OMEI) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |

***S 1.4.2. Sistema de Monitoreo de Transporte y Tránsito (SMT), eficaz para entidades públicas vinculadas al transporte y tránsito a nivel nacional.***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividad Operativa del Servicio N°7** | | | | | | | | | |
| **Lineamient o** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activida d**  **Operativ a** | **Unida d de medid a** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organización responsable** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobiern o** |
| **L 1.4**  **Mejorar los procesos de supervisió**  **n,** | **S 1.4.2.**  **Sistema de Monitoreo de Transporte**  **y Tránsito** | Implementación tecnológica para la integración de los registros del Sistema Nacional de Registro de | 1.4.2.\_A O 001 | Acción | Dirección General de Autorizacione s en Transportes  (DGATR) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividad Operativa del Servicio N°7** | | | | | | | | | |
| **Lineamient o** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activida d**  **Operativ a** | **Unida d de medid a** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organización responsable** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobiern o** |
| **fiscalizació n y sanción de la seguridad vial.** | **(SMT),**  **eficaz para entidades públicas vinculadas al transporte y tránsito a nivel nacional.** | Transporte y Tránsito (SINARETT). |  |  |  |  |  |  |  |
| Implementación tecnológica para la integración de los registros del RENAC. | 1.4.2.\_A O 002 | Acción | Dirección General de Programas y Proyectos de  Transportes (DGPPT) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |
| Implementación tecnológica para la integración de registros de los sistemas inteligentes de transportes. | 1.4.2.\_A O 003 | Acción | Dirección General de Autorizacione s en Transportes (DGATR) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |
| Implementación de la plataforma tecnológica. | 1.4.2.\_A O 004 | Acción | Dirección General de Autorizacione s en Transportes  (DGATR) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |
| Formulación y diseño operativo de la plataforma tecnológica. | 1.4.2.\_A O 005 | Acción | Oficina General de Tecnologías de la Información  (OGTI) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividad Operativa del Servicio N°7** | | | | | | | | | |
| **Lineamient o** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activida d**  **Operativ a** | **Unida d de medid a** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organización responsable** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobiern o** |
|  |  | Construcción del Centro de Monitoreo. | 1.4.2.\_A O 006 | Acción | Dirección General de Autorizacione s en Transportes (DGATR) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |
| Promoción de la integración de los sistemas. | 1.4.2.\_A O 007 | Acción | Dirección de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal  (DGPRTM) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |
| Promoción de la integración de los sistemas de migración con la plataforma. | 1.4.2.\_A O 008 | Acción | Dirección de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal  (DGPRTM) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |
| Integración digital con el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV). | 1.4.2.\_A O 009 | Acción | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |
| Implementación de la Analítica de Datos. | 1.4.2.\_A O 010 | Acción | Dirección de Políticas y Regulación en  Transporte | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividad Operativa del Servicio N°7** | | | | | | | | | |
| **Lineamient o** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activida d**  **Operativ a** | **Unida d de medid a** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organización responsable** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobiern o** |
|  |  |  |  |  | Multimodal (DGPRTM) |  |  |  |  |
| Formulación, diseño de pilotos, programas y proyectos. | 1.4.2.\_A O 011 | Acción | SUTRAN | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |
| Implementación de Sistemas Inteligentes para fiscalización y sanción. | 1.4.2.\_A O 012 | Acción | SUTRAN | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |
| Formulación, diseño de pilotos, programas y proyectos. | 1.4.2.\_A O 013 | Acción | PROVIAS | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |
| Implementación de Sistemas Inteligentes  para Transportes de gestión vial. | 1.4.2.\_A O 014 | Acción | PROVIAS | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |
| Formulación, diseño de pilotos, programas y proyectos. | 1.4.2.\_A O 015 | Acción | ATU | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |
| Implementación de Sistemas Inteligentes para transporte urbano. | 1.4.2.\_A O 016 | Acción | ATU | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividad Operativa del Servicio N°7** | | | | | | | | | |
| **Lineamient o** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activida d**  **Operativ a** | **Unida d de medid a** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organización responsable** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobiern o** |
|  |  | Supervisión, conducción y planificación de la formulación y evaluación de programas y proyectos de inversión de Sistemas Inteligentes  de Transportes de seguridad vial. | 1.4.2.\_A O 014 | Acción | Dirección General de Programas y Proyectos en Transportes (DGPPT) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |
| Formulación, diseño de pilotos, programas y proyectos. | 1.4.2.\_A O 015 | Acción | Gerencia de Transporte -  Gobiernos Locales | Gobiernos locales | Gobierno s locales |  | Local |
| Implementación de Sistemas Inteligentes para fiscalización y sanción. | 1.4.2.\_A O 016 | Acción | Gerencia de Transporte - Gobiernos Locales | Gobiernos locales | Gobierno s locales |  | Local |
| Operación y despliegue de los Sistemas Inteligentes de Transporte para Fiscalización y Sanción  del tránsito y transporte. | 1.4.2.\_A O 017 | Acción | SUTRAN | 001346. SUTRAN -  Gestión y Administració n General | 202. SUTRAN | Transporte s | Nacional |
| Operación y despliegue de los Sistemas Inteligentes de Transporte de gestión  vial. | 1.4.2.\_A O 018 | Acción | PROVIAS | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividad Operativa del Servicio N°7** | | | | | | | | | |
| **Lineamient o** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activida d**  **Operativ a** | **Unida d de medid a** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organización responsable** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobiern o** |
|  |  | Operación y despliegue de los Sistemas Inteligentes de Transporte de fiscalización y sanción. | 1.4.2.\_A O 019 | Acción | ATU | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |
| Remisión de información generada por los Sistemas Inteligentes de  Transporte. | 1.4.2.\_A O 020 | Acción | SUTRAN | 001346. SUTRAN -  Gestión y Administració  n General | 202. SUTRAN | Transporte s | Nacional |
| Remisión de información generada por los Sistemas  Inteligentes de Transporte. | 1.4.2.\_A O 021 | Acción | PROVIAS | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |
| Remisión de información generada por los Sistemas Inteligentes de  Transporte. | 1.4.2.\_A O 022 | Acción | ATU | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |
| Remisión de información generada por los Sistemas Inteligentes de  Transporte. | 1.4.2.\_A O 023 | Acción | Gerencia de Transporte - Gobiernos Locales | Gobiernos locales | Gobierno s locales |  | Local |

## OP2 Reducir los comportamientos que generan riesgo de afectación a la vida de los usuarios viales en la movilidad

### L 2.1 Mejorar los programas de educación vial dirigido a los usuarios viales.

***S 2.1.1. Servicios de educación vial, oportuna para las y los estudiantes de educación básica.***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividad Operativa del Servicio N°8** | | | | | | | | | |
| **Lineamient o** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activida d Operativ a** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organizació n**  **responsabl e** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobiern o** |
| **L 2.1**  **Mejorar los programas de educación vial dirigido a los usuarios viales.** | **S 2.1.1.**  **Servicios de educación vial, oportuna para las y los estudiantes de educación básica.** | Aprobación y difusión del Decreto Supremo de las Estrategias Multisectoriale s de Educación Vial 2023-  2026 | 2.1.1.\_A O. 001 | Norma | Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial (DPNTRA) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Naciona l |
| Implementació n del Currículo para la Educación vial. | 2.1.1.\_A O. 002 | Document o | Dirección General de Educación Básica Regular | 000081. MINEDU-  Mejoramiento de la calidad de la educación básica y  superior | 010.MINED U | Educación | Naciona l |
| Consolidación de competencias de acores educativos para la educación vial | 2.1.1.\_A O. 003 | Document o | Dirección General de Educación Básica Regular | 000081. MINEDU-  Mejoramiento de la calidad de la educación básica y  superior | 010.MINED U | Educación | Naciona l |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividad Operativa del Servicio N°8** | | | | | | | | | |
| **Lineamient o** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activida d Operativ a** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organizació n responsabl**  **e** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobiern o** |
|  |  | Difusión y sensibilización a la comunidad sobre seguridad vial | 2.1.1.\_A O. 005 | Persona Capacitad a | Dirección General de Educación Básica Regular | 000081. MINEDU-  Mejoramiento de la calidad de la educación básica y  superior | 010.MINED U | Educación | Naciona l |
| Elaboración e implementació n de Plataformas Digitales. | 2.1.1.\_A O. 006 | Acción | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Naciona l |
| \*Esta actividad operativa se encuentra contemplada en la Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | | | | | | | | |

### 2.1.2. Programa de educación y sensibilización en seguridad vial, fiable para conductores infractores y no infractores

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividad Operativa del Servicio N°9** | | | | | | | | | |
| **Lineamient o** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activida d Operativ a** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organizació n responsable** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobiern o** |
| **L 2.1**  **Mejorar los programas** | **2.1.2.**  **Programa de educación y** | Capacitación a conductores. | 2.1.2.\_A O. 001 | Conductor capacitado | Dirección de  Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC - | 036. MTC | Transporte s | Naciona l |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividad Operativa del Servicio N°9** | | | | | | | | | |
| **Lineamient o** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activida d Operativ a** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organizació n**  **responsable** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobiern o** |
| **de educación vial dirigido a los usuarios viales.** | **sensibilizació n en seguridad vial, fiable para conductores infractores y no infractores** |  |  |  |  | Administració n General |  |  |  |
| Elaboración de reporte de conductores infractores capacitados que  redujeron puntos. | 2.1.2.\_A O. 002 | Reporte | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Naciona l |
| Capacitación a funcionarios de Gobiernos Regionales. | 2.1.2.\_A O. 003 | Asistencia técnica implementad a | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Naciona l |
| Revisión de los instrumentos normativos que regulen del Sistema de Control de Licencias de  Conducir. (\*) | 2.1.2.\_A O. 004 | Acción | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Naciona l |
| Elaboración de estudio sobre reincidencia en infracción. | 2.1.2.\_A O. 005 | Estudio | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Naciona l |
| Suscripción de convenios interinstitucionale  s para el | 2.1.2.\_A O. 006 | Convenio | Despacho Viceministeri al de  Transportes | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Naciona l |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividad Operativa del Servicio N°9** | | | | | | | | | |
| **Lineamient o** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activida d Operativ a** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organizació n**  **responsable** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobiern o** |
|  |  | desarrollo de capacitaciones. |  |  |  |  |  |  |  |
| Elaboración e implementación  de Plataformas Digitales. | 2.1.2.\_A O. 007 | Acción | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Naciona l |
| Programa de capacitación dirigido a operadores del sistema integrado de  transporte de Lima. | 2.1.2.\_A O. 008 | Acción | Dirección de Integración de Transporte Urbano y Recaudo | 001717. ATU-  Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao | 203.AT U | Transporte s | Naciona l |

***L 2.2 Optimizar el proceso técnico - administrativo de licenciamiento a conductores de vehículos mayores y menores.***

|  |  |
| --- | --- |
| **Lineamiento** | **L 2.3. Desarrollar planes de control en vía a comportamientos de riesgo de usuarios** |
| AO1. Elaboración | de un diagnóstico del comportamiento de riesgo de los usuarios viales. |
| AO2. Elaboración | de un modelo de licenciamiento a conductores de vehículos mayores y menores |
| AO3. Presentación | de la iniciativa legislativa y seguimiento hasta su aprobación y entrada en vigencia. |

|  |  |
| --- | --- |
| **Lineamiento** | **L 2.3. Desarrollar planes de control en vía a comportamientos de riesgo de usuarios** |
| AO4. Evaluación | de impacto de la normativa |

### L 2.3 Desarrollar planes de control en vía a comportamientos de riesgo de usuarios.

|  |  |
| --- | --- |
| **Lineamiento** | **L 2.3. Desarrollar planes de control en vía a comportamientos de riesgo de usuarios** |
| AO1. Elaboración | de un diagnóstico del comportamiento de riesgo de los usuarios viales. |
| AO2. Elaboración | de un modelo de Plan de Control en Vía. |
| AO3. Presentación | de la iniciativa legislativa y seguimiento hasta su aprobación y entrada en vigencia. |
| AO4. Evaluación | de impacto de la normativa |

***L 2.4 Alinear el programa de formación de conductores a cualificaciones establecidas en el MNCP dirigido a operadores de transporte.***

|  |  |
| --- | --- |
| **Lineamiento** | **L 2.4. Alinear el programa de formación de conductores a**  **cualificaciones establecidas en el MNCP dirigido a operadores de transporte** |
| AO1. Implementación | del programa de formación de conductores a cualificaciones establecidas en el Marco Nacional de Cualificaciones del Perú (MNCP) |
| AO2. Elaboración | de un modelo de Plan de Control en Vía. |
| AO3. Presentación | de la iniciativa legislativa y seguimiento hasta su aprobación y entrada en vigencia. |
| AO4. Evaluación | de impacto de la normativa. |

### L 2.5 Optimizar el proceso de información y comunicación de la seguridad vial.

***2.5.1 Programas de difusión para conductas de riesgo en la movilidad y sensibilización, focalizada para usuarios viales.***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividad Operativa del Servicio N°11** | | | | | | | | | |
| **Lineamient o** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activid ad Operati va** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organizac ión responsa ble** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobier no** |
| **L 2.5**  **Optimizar el proceso de informació n y comunicac ión de la seguridad vial.** | **2.5.1**  **Programas de difusión para conductas de riesgo en la movilidad y sensibilizaci ón, focalizada para usuarios viales.** | Difusión a la comunidad de seguridad vial. (\*) | 2.5.1.\_ AO. 001 | Acción | Dirección de Seguridad  Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administrac ión General | 036. MTC | Transpor tes | Nacion al |
| Elaboración de un estudio sobre las estrategias de control de las conductas de riesgo específicas. | 2.5.1.\_ AO. 002 | Docume nto | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administrac ión General | 036. MTC | Transpor tes | Nacion al |
| Elaboración de estrategia de difusión focalizada. | 2.5.1.\_ AO. 003 | Estudio | Dirección de Seguridad  Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administrac ión General | 036. MTC | Transpor tes | Nacion al |
| Programa de capacitación al cuerpo médico para la difusión de material preventivo referente a seguridad vial. | 2.5.1.\_ AO. 004 | Persona Capacita da | Colegio Médico del Perú - MINSA | 000117. MINSA -  Administrac ión General | 011. MINSA | Salud | Nacion al |
| Promoción de campañas de salud preventiva de campañas de salud preventiva | 2.5.1.\_ AO. 005 | Campañ a | Colegio Médico del Perú - MINSA | 000117. MINSA -  Administrac ión General | 011. MINSA | Salud | Nacion al |
| \*Esta actividad operativa se encuentra contemplada en la Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | | | | | | | | |

## OP3 Lograr estándares óptimos de seguridad vehicular que protejan la vida de los usuarios viales

### L 3.1 Definir los procesos y requisitos para el ingreso, operación y baja de vehículos del parque automotor.

***S 3.1.1. Programa de homologación vehicular bajo estándares de seguridad vial, fiable para entidades públicas y privadas involucradas***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividad Operativa del Servicio N°11** | | | | | | | | | |
| **Lineamie nto** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activid ad Operati va** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organizac ión responsa ble** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Plieg o o entid ad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobier no** |
| L 3.1  Definir los procesos y requisitos para el ingreso, operación y baja de vehículos del parque automotor  . | S 3.1.1.  Programa de homologac ión vehicular bajo estándares de seguridad vial, fiable para entidades públicas y privadas involucrad as | Evaluación del status del proceso de homologación vehicular | 3.1.1.\_ AO.  001 | Docume nto | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC  - Administración General | 036. MTC | Transpor tes | Nacion al |
| Optimización normativa y actualización sistemática del proceso de homologación vehicular. (\*) | 3.1.1.\_ AO.  002 | Norma | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC  - Administración General | 036. MTC | Transpor tes | Nacion al |
| Implementación del fortalecimiento tecnológico. | 3.1.1.\_ AO.  003 | Acción | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC  - Administración General | 036. MTC | Transpor tes | Nacion al |
| Capacitaciones a gobiernos regionales y locales en seguridad vial | 3.1.1.\_ AO.  005 | Acción | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC  - Administración General | 036. MTC | Transpor tes | Nacion al |
| Elaboración e implementación de Plataformas Digitales. | 3.1.1.\_ AO.  006 | Acción | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC  - Administración General | 036. MTC | Transpor tes | Nacion al |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividad Operativa del Servicio N°11** | | | | | | | | | |
| **Lineamie nto** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activid ad Operati va** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organizac ión responsa**  **ble** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Plieg o o entid ad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobier no** |
|  |  | Evaluación de impacto del nuevo proceso técnico administrativo de Homologación vehicular. | 3.1.1.\_ AO.  007 | Acción | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC  - Administración General | 036. MTC | Transpor tes | Nacion al |
| \*Esta actividad operativa se encuentra contemplada en la Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | | | | | | | | |

### S 3.1.2. Inspección técnica vehicular con enfoque de seguridad vial, fiable para la ciudadanía en general, entidades públicas y privadas

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividad Operativa del Servicio N°12** | | | | | | | | | |
| **Lineamie nto** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activid ad Operati va** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organizaci ón responsa**  **ble** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Plieg o o entid ad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobier no** |
| L 3.1.  Definir los procesos y requisitos  para el | S 3.1.2.  Inspecci ón técnica vehicular  con | Difusión de aplicación de la : "Guía para la calibración de patrones, equipos e instrumentos de medición utilizados por los Centros de Inspección Técnica Vehicular  (CITV).(\*) | 3.1.2.\_A O. 001 | Acción | Dirección de Metrología (DM) | 001632.  Administración - PRODUCE -  Administración General | 244. INAC AL | Producci ón | Nacion al |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividad Operativa del Servicio N°12** | | | | | | | | | |
| **Lineamie nto** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activid ad Operati va** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organizaci ón responsa**  **ble** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Plieg o o entid ad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobier no** |
| ingreso, operación y baja de vehículos del parque automotor  . | enfoque de segurida d vial, fiable para la ciudadan ía en general, entidade s públicas y privadas. | Capacitación en seguridad vial para profesionales de transporte y tránsito. | 3.1.2.\_A O. 003 | Operad or capacita do | Dirección de Metrología (DM) | 001632.  Administración - PRODUCE -  Administración General | 244. INAC AL | Producci ón | Nacion al |
| Adquisición de equipos e instrumentos. | 3.1.2.\_A O. 004 | Acción | Dirección de Metrología  (DM) del INACAL | 001632.  Administración - PRODUCE -  Administración General | 244. INAC AL | Producci ón | Nacion al |
| Contratación de especialista en Centros de Inspección Técnica Vehicular (CITV). | 3.1.2.\_A O. 005 | Acción | Dirección de Acreditació n (DA) del INACAL | 001632.  Administración - PRODUCE -  Administración General | 244. INAC AL | Producci ón | Nacion al |
| Administración de la convocatoria institucional | 3.1.2.\_A O. 006 | Acción | Dirección de Acreditació n (DA) del  INACAL | 001632.  Administración - PRODUCE -  Administración General | 244. INAC AL | Producci ón | Nacion al |
| Digitalización del proceso de planificación de los servicios de evaluación. | 3.1.2.\_A O. 007 | Acción | Dirección de Acreditació  n (DA) del INACAL | 001632.  Administración - PRODUCE -  Administración General | 244. INAC AL | Producci ón | Nacion al |
| \*Esta actividad operativa se encuentra contemplada en la Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | | | | | | | | |

***S 3.1.3. Programas de chatarreo vehicular, eficaz para personas naturales y jurídicas que tienen posesión de vehículos obsoletos y contaminantes.***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividad Operativa del Servicio N°13** | | | | | | | | | |
| **Lineamient o** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activida d Operativ a** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organizació n**  **responsabl e** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entida d** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobiern o** |
| OP 3 Lograr estándares óptimos de seguridad vehicular que protejan la vida de los usuarios viales. | S 3.1.3.  Programas de chatarreo vehicular, eficaz para personas naturales y jurídicas que tienen posesión de vehículos obsoletos y contaminante s. | Identificación de los vehículos que puedan acceder al programa | 3.1.4.\_A O. 001 | Acción | Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial  (DPNTRA) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |
| Autorización de la apertura de nuevas plantas de chatarreo | 3.1.4.\_A O. 002 | Acción | Dirección de Circulación Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |
| Elaboración de diseño de registro unificado de Plantas de chatarreo | 3.1.4.\_A O. 003 | Document o | Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial  (DPNTRA) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |
| Implementación de registro mediante servicio digital | 3.1.4.\_A O. 004 | Acción | Dirección de Políticas y Normas en Transporte  Vial (DPNTRA) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |
| Implementación de servicio de chatarreo | 3.1.4.\_A O. 005 | Acción | Dirección de Políticas y  Normas en Transporte | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividad Operativa del Servicio N°13** | | | | | | | | | |
| **Lineamient o** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activida d Operativ a** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organizació n responsabl**  **e** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entida d** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobiern o** |
|  |  |  |  |  | Vial (DPNTRA) |  |  |  |  |
| Evaluación e implementación de estrategias de seguimiento del servicio. | 3.1.4.\_A O. 006 | Informe | Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial  (DPNTRA) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |

### L 3.2 Implementar los estándares técnicos de seguridad vehicular.

|  |  |
| --- | --- |
| **Lineamiento** | **L 3.2. Implementar los estándares técnicos de seguridad vehicular.** |
| AO1. Elaboración | de un diagnóstico de los estándares técnicos vehiculares actualmente vigentes |
| AO2. Elaboración | de un modelo de implementación de estándares técnicos de seguridad vehicular |
| AO3. Presentación | de la iniciativa legislativa y seguimiento hasta su aprobación y entrada en vigencia. |
| AO4. Evaluación | de impacto de la normativa. |

***L 3.3 Definir parámetros técnicos para la adquisición de flotas vehiculares de entidades públicas y privadas.***

***S 3.3.1. Asistencia para la adquisición de flota vehicular con estándares de seguridad técnica, oportuna para entidades públicas y privadas.***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividad Operativa del Servicio N°14** | | | | | | | | | |
| **Lineamien to** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activida d Operati va** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organizaci ón**  **responsab le** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Plieg o o entid ad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobier no** |
|  | S 3.3.1.  Asistenci a para la adquisici  ón de flota | Definición de criterios y estándares para la adquisición vehicular. | 3.3.1.\_A O. 001 | Documen to | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC  -  Administración General | 036. MTC | Transport es | Nacion al |
| L 3.3.  Definir | Definición normativa para la implementación progresiva de servicios o actividades. | 3.3.1.\_A O. 003 | Norma | Dirección de Seguridad  Vial (DSV) | 001-1072. MTC  -  Administración General | 036. MTC | Transport es | Nacion al |
| parámetro s técnicos para la adquisició n de flotas vehiculare s de entidades públicas y privadas. | vehicular con estándar es de segurida d técnica, oportuna para entidade s públicas y privadas. |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Construcción de guías, manuales y protocolos para la orientación a los actores relevantes | 3.3.1.\_A O. 004 | Documen to | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC  -  Administración General | 036. MTC | Transport es | Nacion al |
| Socialización de normativa y materiales con actores | 3.3.1.\_A O. 005 | Acción | Dirección de Seguridad  Vial (DSV) | 001-1072. MTC  -  Administración General | 036. MTC | Transport es | Nacion al |
| Implementación de plataformas educativas de información y comunicación | 3.3.1.\_A O. 006 | Persona asistida | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC  -  Administración General | 036. MTC | Transport es | Nacion al |
|  | Evaluación e implementación de estrategias de seguimiento del servicio. | 3.3.1.\_A O. 007 | Informe | Dirección de Seguridad  Vial (DSV) | 001-1072. MTC  -  Administración General | 036. MTC | Transport es | Nacion al |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividad Operativa del Servicio N°14** | | | | | | | | | |
| **Lineamien to** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activida d Operati va** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organizaci ón responsab**  **le** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Plieg o o entid ad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobier no** |
| \*Esta actividad operativa se encuentra contemplada en la Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | | | | | | | | |

## OP 4 Lograr las velocidades seguras para la protección de los usuarios viales

### L 4.1 Fomentar el uso de instrumentos normativos - técnicos y tecnología para la gestión de la velocidad

***S 4.1.1. Asistencia para la adecuación de infraestructura, componentes viales y velocidades seguras, fiable para gobiernos regionales y locales.***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividad Operativa del Servicio N°15** | | | | | | | | | |
| **Lineamie nto** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activid ad Operati va** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organización responsable** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Plieg o o entid ad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobier no** |
| L 4.1  Fomentar el uso de instrumen tos normativo s - técnicos y  tecnologí | S 4.1.1.  Asistencia para la adecuació n de infraestruc tura, componen tes viales  y | Evaluación de los puntos críticos de mayor ocurrencia de siniestros viales (\*) | 4.1.1.\_ AO.  001 | Informe | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administra ción General | 036. MTC | Transpo rtes | Nacion al |
| Promoción de estrategias de los territorios en la gestión de la velocidad y ejecución del acompañamiento. (\*) | 4.1.1.\_ AO.  002 | Acción | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administra ción  General | 036. MTC | Transpo rtes | Nacion al |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividad Operativa del Servicio N°15** | | | | | | | | | |
| **Lineamie nto** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activid ad Operati va** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organización responsable** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Plieg o o entid ad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobier no** |
| a para la gestión de la velocidad | velocidade s seguras, fiable para gobiernos regionales y locales. | Evaluación y conducción de análisis de resultados. | 4.1.1.\_ AO.  003 | Docume nto | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administra ción General | 036. MTC | Transpo rtes | Nacion al |
| Revisión y ampliación de cobertura del asesoramiento. | 4.1.1.\_ AO.  004 | Acción | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administra ción General | 036. MTC | Transpo rtes | Nacion al |
| Redefinición de zonas y cálculos para definición de velocidades en zonas escolares y residenciales. | 4.1.1.\_ AO.  005 | Estudio | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administra  ción General | 036. MTC | Transpo rtes | Nacion al |
| Priorización de zonas con usuarios vulnerables | 4.1.1.\_ AO.  006 | Estudio | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administra  ción General | 036. MTC | Transpo rtes | Nacion al |
| Definición de estrategias integrales en puntos críticos. | 4.1.1.\_ AO.  007 | Acción | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administra ción General | 036. MTC | Transpo rtes | Nacion al |
| Evaluación e implementación de estrategias de seguimiento del servicio. | 4.1.1.\_ AO.  008 | Informe | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administra | 036. MTC | Transpo rtes | Nacion al |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividad Operativa del Servicio N°15** | | | | | | | | | |
| **Lineamie nto** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activid ad Operati va** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organización responsable** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Plieg o o entid ad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobier no** |
|  |  |  |  |  |  | ción General |  |  |  |
| \*Esta actividad operativa se encuentra contemplada en la Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | | | | | | | | |

### S 4.1.2. Programa para establecimiento y control de velocidades, fiable para la Red Vial Nacional.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividad Operativa del Servicio N°16** | | | | | | | | | |
| **Lineamiento** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Actividad Operativa** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organización responsable** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobierno** |
| L 4.1  Fomentar el uso de instrumentos normativos - técnicos y tecnología para la gestión de la velocidad | S 4.1.2.  Programa para establecimiento y control de velocidades tecnológico para la Red Vial Nacional. | Validación de estándares técnico- normativos para el control de velocidades mediante dispostivos  electrónicos | 4.1.2.\_AO.  001 | Documento | Subgerencia de Fiscalización de Tránsito (SGFT) | 001346. SUTRAN -  Gestión y Administración General | 202. SUTRAN | Transportes | Nacional |
| Control de velocidades en campo a traves de dispositivos  electrónicos. |  | Intervención | Gerencia de Articulación Territorial (GAT) | 001346. SUTRAN -  Gestión y Administración General | 202. SUTRAN | Transportes | Nacional |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividad Operativa del Servicio N°16** | | | | | | | | | |
| **Lineamiento** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Actividad Operativa** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organización responsable** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobierno** |
|  |  | Determinación de estándares y protocolos de  calidad del proceso de control. | 4.1.2.\_AO.  002 | Documento | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administración General | 036. MTC | Transportes | Nacional |
| Actualización de criterios técnicos para el establecimiento de velocidades en las  vías. | 4.1.2.\_AO.  003 | Documento | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administración General | 036. MTC | Transportes | Nacional |
| Evaluación de los procesos y capacidades técnicas en los territorios. | 4.1.2.\_AO.  004 | Informe | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administración General | 036. MTC | Transportes | Nacional |
| Asistencia técnica para el desarrollo de proyectos tecnológicos en seguridad vial | 4.1.2.\_AO.  005 | Persona asistida | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administración General | 036. MTC | Transportes | Nacional |
| Revisión del proceso para identificación de mejoras | 4.1.2.\_AO.  006 | Acción | Subgerencia de Fiscalización de Tránsito (SGFT) | 001346. SUTRAN -  Gestión y Administración General | 202. SUTRAN | Transportes | Nacional |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividad Operativa del Servicio N°16** | | | | | | | | | |
| **Lineamiento** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Actividad Operativa** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organización responsable** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobierno** |
|  |  | Evaluación de impacto en la ocurrencia de accidentes en las vías intervenidas mediante dispositivos  electrónicos. | 4.1.2.\_AO.  007 | Documento | Subgerencia de Fiscalización de Tránsito (SGFT) | 001346. SUTRAN -  Gestión y Administración General | 202. SUTRAN | Transportes | Nacional |

***S 4.1.3. Asistencia para el diseño de proyectos de Entornos Escolares Seguros, fiable para gobiernos locales.***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividades Operativas del Servicio N° 17** | | | | | | | | | |
| **Lineamie nto** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activid ad Operat iva** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organización responsable** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobier**  **no** |
| L 4.1. | S 4.1.3. | Determinación de estándares técnico-normativos para el diseño de entornos escolares seguros. (\*) |  |  |  | 001-1072. |  |  |  |
| Fomentar el uso de  instrume | Asistenci a para el  diseño | 4.1.3.\_ AO.  001 | Docume nto | Dirección de  Seguridad Vial (DSV) | MTC -  Administra ción | 036. MTC | Transpo rtes | Nacio nal |
| ntos | de |  |  |  | General |  |  |  |
| normativ | proyecto |  |  |  |  | 001-1072. |  |  |  |
| os - técnicos  y | s de Entornos  Escolare | Determinación de estándares y protocolos de calidad del proceso de control. | 4.1.3.\_ AO.  002 | Docume nto | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | MTC -  Administra ción | 036. MTC | Transpo rtes | Nacio nal |
| tecnologí | s |  |  |  |  | General |  |  |  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividades Operativas del Servicio N° 17** | | | | | | | | | |
| **Lineamie nto** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activid ad Operat iva** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organización responsable** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobier**  **no** |
| a para la | Seguros, |  |  |  |  | 000081. |  |  |  |
| gestión | fiable |  |  |  |  | MINEDU- |  |  |  |
| de la | para |  |  |  |  | Mejoramie |  |  |  |
| velocidad | gobierno s  locales. | Publicación de la lista de entornos educativos a  intervenir | 4.1.3.\_ AO.  003 | Docume nto | Dirección General de Educación  Básica Regular | nto de la calidad de  la | 010.MIN EDU | Educaci ón | Nacio nal |
|  |  |  |  |  |  | educación |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | básica y |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | superior |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  | 001-1072. |  |  |  |
|  |  | Actualización de criterios técnicos para el desarrollo de  proyectos. | 4.1.3.\_ AO.  004 | Docume nto | Dirección de Seguridad Vial  (DSV) | MTC -  Administra ción | 036. MTC | Transpo rtes | Nacio nal |
|  |  |  |  |  |  | General |  |  |  |
|  |  | Evaluación de procesos y capacidades técnicas instaladas en los gobiernos regionales. | 4.1.3.\_ AO.  005 | Informe | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administra ción  General | 036. MTC | Transpo rtes | Nacio nal |
|  |  | Asistencia técnica para el desarrollo de proyectos tecnológicos de entornos escolares seguros. | 4.1.3.\_ AO.  006 | Persona asistida | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administra ción General | 036. MTC | Transpo rtes | Nacio nal |
|  |  |  |  |  |  | 001-1072. |  |  |  |
|  |  | Priorización de zonas escolares | 4.1.3.\_ AO.  007 | Acción | Dirección de Seguridad Vial  (DSV) | MTC -  Administra ción | 036. MTC | Transpo rtes | Nacio nal |
|  |  |  |  |  |  | General |  |  |  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividades Operativas del Servicio N° 17** | | | | | | | | | |
| **Lineamie nto** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activid ad Operat iva** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organización responsable** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobier**  **no** |
|  |  | Definición de estrategias de la clasificación por estrellas en entornos escolares | 4.1.3.\_ AO.  008 | Estudio | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administra  ción General | 036. MTC | Transpo rtes | Nacio nal |
| \*Esta actividad operativa se encuentra contemplada en la Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | | | | | | | | |

## OP5 Disponer una infraestructura vial segura para los usuarios viales

### L 5.1 Actualizar los instrumentos técnicos de diseño y gestión de infraestructura vial.

|  |  |
| --- | --- |
| **Lineamient o** | **L 5.1 Actualizar los instrumentos técnicos de diseño y gestión de infraestructura vial.** |
| AO1.  Elaboración | de un diagnóstico del comportamiento de riesgo de las vías de infraestructura vial. |
| AO2.  Elaboración | de un modelo de diseño e implementación de guías, manuales que están vinculados a la seguridad de la infraestructura vial. |
| AO3.  Presentació n | de la iniciativa legislativa y seguimiento hasta su aprobación y entrada en vigencia. |
| AO4.  Evaluación | de impacto de la normativa |

***L 5.2 Implementar el proceso de evaluación de riesgo de infraestructura vial en el ámbito urbano y de carreteras.***

### S 5.2.1. Evaluaciones en seguridad vial de la infraestructura en la Red Vial Nacional según estándares internacionales, continuas para equipos técnicos en vías de jerarquías nacionales.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividades Operativas del Servicio N° 18** | | | | | | | | | |
| **Lineamien to** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activid ad Operati va** | **Unida d de medid a** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organizació n**  **responsable** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entida**  **d** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobier**  **no** |
| L 5.2.  Implementa r el proceso de evaluación de riesgo de infraestruct ura vial en el ámbito urbano y de carreteras. | S 5.2.1.  Evaluacione s en seguridad vial de la infraestructur a en la Red Vial Nacional según estándares internacional es, continuas para equipos técnicos en vías de jerarquías nacionales. | Evaluación del estado de los estándares técnico-normativos relacionados con el diseño vial verticalmente. (\*) | 5.1.2.\_A O. 001 | Estudi o | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transport es | Nacion al |
| Elaboración, calibración e implementación de metodología iRAP para medición de riesgos de manera sistematizada y  estandarizada. | 5.1.2.\_A O. 002 | Acción | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transport es | Nacion al |
| Ejecución de asistencia técnica para el desarrollo de proyectos bajo los nuevos estándares técnicos -normativos | 5.1.2.\_A O. 003 | Perso na asistid a | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transport es | Nacion al |
| Determinación de tramos priorizados para la actualización de la infraestructura vial existente conforme a la normativa  actualizada. (\*) | 5.1.2.\_A O. 004 | Acción | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transport es | Nacion al |
| Ejecución de asistencia técnica a diferentes niveles de gobierno para la implementación de  metodología iRAP actualizada | 5.1.2.\_A O. 005 | Perso na asistid a | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transport es | Nacion al |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividades Operativas del Servicio N° 18** | | | | | | | | | |
| **Lineamien to** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activid ad Operati va** | **Unida d de medid a** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organizació n**  **responsable** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entida**  **d** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobier**  **no** |
|  |  | Programación de tramos priorizados para evaluaciones | 5.1.2.\_A O. 006 | Acción | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transport es | Nacion al |
| Evaluación e implementación de estrategias de seguimiento del servicio. | 5.1.2.\_A O. 007 | Estudi o | Oficina General de Articulación, Monitoreo y Evaluación de Impacto -  MTC | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transport es | Nacion al |
| \*Esta actividad operativa se encuentra contemplada en la Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | | | | | | | | |

***S 5.2.2. Asistencia técnica para el monitoreo permanente de riesgos de infraestructura vial, fiable para gestores de la infraestructura vial en los tres niveles de gobierno.***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividades Operativas del Servicio N° 19** | | | | | | | | | |
| **Lineamien to** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activid ad Operati va** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organizació n responsabl e** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entida d** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobier no** |
| L 5.2.  Implement ar el | S 5.2.2.  Asistencia técnica para | Evaluación de criterios técnico-normativos. (\*) | 5.1.3.\_A O. 001 | Estudio | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC - | 036. MTC | Transpor tes | Nacion al |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividades Operativas del Servicio N° 19** | | | | | | | | | |
| **Lineamien to** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activid ad Operati va** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organizació n responsabl**  **e** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entida d** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobier no** |
| proceso de evaluación de riesgo de infraestruct ura vial en el ámbito urbano y de carreteras. | el monitoreo permanente de riesgos de infraestructur a vial, fiable para gestores de la infraestructur a vial en los tres niveles de gobierno. |  |  |  |  | Administració n General |  |  |  |
| Elaboración de diseño de programas de actualización y/o implementación progresiva en ciudades. | 5.1.3.\_A O. 002 | Docume nto | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transpor tes | Nacion al |
| Estructuración de base de datos y sistema de información de los inventarios viales | 5.1.3.\_A O. 003 | Acción | Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes  (DGPPT) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transpor tes | Nacion al |
| Integración del sistema de información geográfica con servicios de información del sector. | 5.1.3.\_A O. 004 | Acción | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transpor tes | Nacion al |
| Ejecución de asistencia técnica para el diseño y planificación de intervenciones en los tramos donde no se cumplen los parámetros normativos  establecidos | 5.1.3.\_A O. 005 | Persona asistida | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transpor tes | Nacion al |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividades Operativas del Servicio N° 19** | | | | | | | | | |
| **Lineamien to** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activid ad Operati va** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organizació n responsabl**  **e** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entida d** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobier no** |
|  |  | Evaluación e implementación de estrategias de seguimiento del servicio. | 5.1.3.\_A O. 006 | Estudio | Oficina General de Articulación, Monitoreo y Evaluación de Impacto -  MTC | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transpor tes | Nacion al |
| \*Esta actividad operativa se encuentra contemplada en la Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | | | | | | | | |

***S 5.2.3. Programa de profesionalización de auditoría e inspección en seguridad vial, precisa para estudiantes de posgrado.***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividades Operativas del Servicio N° 20** | | | | | | | | | |
| **Lineamien to** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activid ad Operati va** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organizació n**  **responsabl e** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entida d** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobier no** |
| L 5.2  Implement ar el proceso de evaluación de riesgo de  infraestruct | S 5.2.3.  Programa de profesionaliza ción de auditoría e inspección en seguridad vial,  precisa para | Evaluación de criterios técnico-normativos (\*) | 5.2.3.\_A O. 001 | Estudio | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administraci ón General | 036. MTC | Transpor tes | Nacion al |
| Elaboración de diseño de programa | 5.2.3.\_A O. 003 | Docume nto | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administraci ón General | 036. MTC | Transpor tes | Nacion al |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividades Operativas del Servicio N° 20** | | | | | | | | | |
| **Lineamien to** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Activid ad Operati va** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organizació n responsabl**  **e** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entida d** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobier no** |
| ura vial en el ámbito urbano y de carreteras. | estudiantes de posgrado. | Elaboración de Diseño de protocolos y evaluación para la certificación y registro de profesionales auditores e  inspectores | 5.2.3.\_A O. 004 | Docume nto | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administraci ón General | 036. MTC | Transpor tes | Nacion al |
| Implementación del programa permanente de profesionalización | 5.2.3.\_A O. 005 | Acción | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administraci ón General | 036. MTC | Transpor tes | Nacion al |
| Evaluación del nivel de satisfacción de profesionales participantes | 5.2.3.\_A O. 006 | Informe | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administraci ón General | 036. MTC | Transpor tes | Nacion al |
| Revisión del proceso de adopción del programa y nivel de profesionalización | 5.2.3.\_A O. 007 | Acción | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administraci ón General | 036. MTC | Transpor tes | Nacion al |
| Evaluación e implementación de estrategias de seguimiento del servicio. | 5.2.3.\_A O. 008 | Estudio | Oficina General de Articulación, Monitoreo y Evaluación de Impacto -  MTC | 001-1072. MTC -  Administraci ón General | 036. MTC | Transpor tes | Nacion al |
| \*Esta actividad operativa se encuentra contemplada en la Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | | | | | | | | |

## OP6 Incrementar la capacidad de respuesta frente a siniestros viales para los usuarios viales.

### L 6.1 Optimizar los procesos de aseguramiento, información y orientación a usuarios viales.

***S 6.1.1 Programa de difusión de información sobre los procesos y alcances del aseguramiento para la atención de siniestros viales, oportuno para usuarios viales.***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividades Operativas del Servicio N° 21** | | | | | | | | | |
| **Lineamiento** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Actividad Operativa** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organizaci ón**  **responsabl e** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobier no** |
| L 6.1  Optimizar los procesos de aseguramien to, información y orientación a usuarios viales | S 6.1.1.  Programa de difusión de información sobre los procesos y alcances del aseguramien to para la atención de siniestros viales, oportuno para usuarios viales. | Identificación del estado actual de aplicación de coberturas de  seguros SOAT y CAT. | 6.1.1.\_AO.  001 | Estudio | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administración General | 036. MTC | Transport es | Nacion al |
| Evaluación y diagnóstico de la aplicación de las coberturas del FONDO  SOAT/CAT. | 6.1.1.\_AO.  002 | Estudio | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administración General | 036. MTC | Transport es | Nacion al |
| Elaboración de planes de comunicación sobre las coberturas  del SOAT y CAT. | 6.1.1.\_AO.  003 | Documen to | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administración General | 036. MTC | Transport es | Nacion al |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividades Operativas del Servicio N° 21** | | | | | | | | | |
| **Lineamiento** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Actividad Operativa** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organizaci ón responsabl**  **e** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobier no** |
|  |  | Implementaci ón de planes de comunicación sobre las coberturas del SOAT y  CAT. | 6.1.1.\_AO.  004 | Acción | APESEG |  |  |  |  |
| Creación de infografías y piezas de comunicación para la difusión en entidades y a  la ciudadanía. | 6.1.1.\_AO.  005 | Acción | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administración General | 036. MTC | Transport es | Nacion al |
| Instalación de módulos/pan el de información en comisarías respecto a las coberturas de seguros  vehículares | 6.1.1.\_AO.  006 | Acción | Comisarías PNP | 000026. MININTER -  Dirección de Economía y Finanzas de la PNP | 007. MININTER | Interior | Nacion al |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividades Operativas del Servicio N° 21** | | | | | | | | | |
| **Lineamiento** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Actividad Operativa** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organizaci ón responsabl**  **e** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobier no** |
|  |  | Instalación de módulos de información en las IAFAS respecto a las coberturas de seguros  vehículares. | 6.1.1.\_AO.  007 | Acción | Intendencia de Protección de Derechos en Salud (IPROT) SUSALUD | 000515. SUSALUD -  Superintenden cia Nacional de Salud | 134.  SUSALUD | Salud | Nacion al |
| Elaboración de Encuesta de percepción a los usuarios de seguros  SOAT y CAT | 6.1.1.\_AO.  008 | Encuesta | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administración General | 036. MTC | Transport es | Nacion al |
| Evaluación de impacto y seguimiento | 6.1.1.\_AO.  009 | Estudio | Dirección de  Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administración General | 036. MTC | Transport es | Nacion al |

### S 6.1.2 Optimización y fortalecimiento de los procesos de atención por los seguros obligatorios vehiculares, oportuna para usuarios viales.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividades Operativas del Servicio N° 22** | | | | | | | | | |
| **Lineamiento** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Actividad Operativa** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organización responsable** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de**  **gobier no** |
| L 6.1  Optimizar los procesos de aseguramien to, información y orientación a usuarios viales | S 6.1.2  Optimizaci ón y fortalecimi ento de los procesos de atención por los seguros obligatorio s vehiculare s, oportuna para usuarios viales.. | Evaluación, diagnóstico e Identificación de oportunidade s en el acceso de  las coberturas. | 6.1.2.\_AO.  001 | Estudio | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administración General | 036. MTC | Transport es | Nacion al |
| Construcción y difusión de la ruta institucional. | 6.1.2.\_AO.  002 | Acción | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administración General | 036. MTC | Transport es | Nacion al |
| Elaboración del protocolo de atención oportuna para incidencias  viales. | 6.1.2.\_AO.  003 | Acción | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administración General | 036. MTC | Transport es | Nacion al |
| Elaboración del estudio actuarial sobre cobertura de  gastos médicos y | 6.1.2.\_AO.  004 | Estudio | Superintenden cia Adjunta de Estudios Económicos - SBS |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividades Operativas del Servicio N° 22** | | | | | | | | | |
| **Lineamiento** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Actividad Operativa** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organización responsable** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de**  **gobier no** |
|  |  | seguros vehiculares. |  |  |  |  |  |  |  |
| Elaboración del diseño del Registro Único Vehicular. | 6.1.2.\_AO.  006 | Acción | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administración General | 036. MTC | Transport es | Nacion al |
| Evaluación y fortalecimient o de la capacidad de control para disminuir evasión y  fraude | 6.1.2.\_AO.  007 | Acción | Intendencia de Protección de Derechos en Salud (IPROT) SUSALUD | 000515. SUSALUD -  Superintenden cia Nacional de Salud | 134.  SUSALUD | Salud | Nacion al |
| Evaluación y fortalecimient o de la capacidad de control para disminuir evasión y  fraude. | 6.1.2.\_AO.  007 | Acción | Dirección de Fiscalización (DFI) INDECOPI | 000163. Inst.  Nac. de Defensa de la Competencia y Protec. de la Prop.  Intelectual - INDECOPI | 183. INDECOPI | PCM | Nacion al |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividades Operativas del Servicio N° 22** | | | | | | | | | |
| **Lineamiento** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Actividad Operativa** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organización responsable** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de**  **gobier no** |
|  |  | Introducción de nuevas tecnologías para evitar la  falsificación | 6.1.2.\_AO.  008 | Acción | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administración General | 036. MTC | Transport es | Nacion al |
| Promoción y difusión del proceso de atención y la ruta de  atención | 6.1.2.\_AO.  009 | Acción | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administración General | 036. MTC | Transport es | Nacion al |
| Evaluación de impacto y seguimiento | 6.1.2.\_AO.  010 | Estudio | Oficina General de Articulación, Monitoreo y Evaluación de  Impacto - MTC | 001-1072. MTC -  Administración General | 036. MTC | Transport es | Nacion al |
| Elaboración del diseño de implementaci ón de mejoras al sistema de aseguramient  o identificadas | 6.1.2.\_AO.  011 | Documen to | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administración General | 036. MTC | Transport es | Nacion al |

***L 6.2 Optimizar la gestión del sistema de respuesta y atención prehospitalaria y hospitalaria de víctimas de siniestros viales. S 6.2.1. Atención prehospitalaria y hospitalaria con protocolo estandarizado, idónea para hospitales y centros de salud.***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividades Operativas del Servicio N° 23** | | | | | | | | | |
| **Lineamiento** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Actividad Operativa** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organización responsable** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Secto r (aplic a a**  **GN)** | **Nivel de gobiern o** |
| L 6.2  Optimizar la gestión del sistema de respuesta y atención prehospitalari a y hospitalaria de víctimas de siniestros viales | S 6.2.1.  Atención prehospitalari a y hospitalaria con protocolo estandarizad o, idónea para hospitales y centros de salud. | Identificación del estado actual (diagnóstico) de la atención pre y hospitalaria para eventos viales en el sistema de atención sanitaria (pública y  privada) | 6.2.1.\_AO.  001 | Estudio | Centro Nacional de Epidemiologí a, Prevención y Control de Enfermedade s (CDC) MINSA | 000117.  Administració n Central - MINSA | 011. MINSA | Salud | Nacional |
| Evaluación, análisis y construcción de una propuesta de protocolo estandarizado. | 6.2.1.\_AO.  002 | Document o | Centro Nacional de Epidemiologí a, Prevención y Control de Enfermedade s (CDC)  MINSA | 000117.  Administració n Central - MINSA | 011. MINSA | Salud | Nacional |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividades Operativas del Servicio N° 23** | | | | | | | | | |
| **Lineamiento** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Actividad Operativa** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organización responsable** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Secto r (aplic a a**  **GN)** | **Nivel de gobiern o** |
|  |  | Implementación progresiva de protocolo estandarizado en respuesta a las falencias administrativas, técnicas y  operativa. | 6.2.1.\_AO.  003 | Acción | Centro Nacional de Epidemiologí a, Prevención y Control de Enfermedade s (CDC) MINSA | 000117.  Administració n Central - MINSA | 011. MINSA | Salud | Nacional |
| Implementación de mejoramiento continuo de la gestión pre y  hospitalaria | 6.2.1.\_AO.  004 | Acción | Dirección General de Operaciones en Salud MINSA | 000117.  Administració n Central - MINSA | 011. MINSA | Salud | Nacional |
| Evaluación de impacto y seguimiento del servicio | 6.2.1.\_AO.  005 | Estudio | Dirección General de Operaciones en Salud  MINSA | 000117.  Administració n Central - MINSA | 011. MINSA | Salud | Nacional |

### S 6.2.2. Programa de capacitación de primer respondiente ante siniestros viales, fiable para personal que atiende emergencias.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividades Operativas del Servicio N° 24** | | | | | | | | | |
| **Lineamiento** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Actividad Operativa** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organizació n responsabl**  **e** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobiern o** |
| L 6.2  Optimizar la gestión del sistema de respuesta y atención prehospitalari a y hospitalaria de víctimas de siniestros viales | S 6.2.2.  Programa de capacitació n de primer respondient e ante siniestros viales, fiable para personal que atiende emergencia s. | Identificación de las entidades responsables de la atención primaria de siniestros  viales. | 6.2.2.\_AO.  001 | Estudio | Dirección General de Operaciones en Salud MINSA | 000117.  Administració n Central - MINSA | 011. MINSA | Salud | Naciona l |
| Programa de capacitación a personal que atiende emergencias: serenazgo, efectivos  policiales, bomberos. | 6.2.2.\_AO.  002 | Document o | Dirección General de Operaciones en Salud MINSA | 000117.  Administració n Central - MINSA | 011. MINSA | Salud | Naciona l |
| Programa de capacitación a personal y sistema de  registro | 6.2.2.\_AO.  003 | Acción | Dirección General de Operaciones en Salud  MINSA | 000117.  Administració n Central - MINSA | 011. MINSA | Salud | Naciona l |
| Revisión del proceso de registro y de respuesta al  programa. | 6.2.2.\_AO.  004 | Acción | Dirección General de Operaciones en Salud  MINSA | 000117.  Administració n Central - MINSA | 011. MINSA | Salud | Naciona l |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividades Operativas del Servicio N° 24** | | | | | | | | | |
| **Lineamiento** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Actividad Operativa** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organizació n responsabl**  **e** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobiern o** |
|  |  | Gestión del programa de fortalecimiento técnico y  profesional. | 6.2.2.\_AO.  005 | Acción | Dirección General de Operaciones en Salud  MINSA | 000117.  Administració n Central - MINSA | 011. MINSA | Salud | Naciona l |
| Evaluación de impacto y seguimiento del servicio | 6.2.2.\_AO.  006 | Estudio | Oficina General de Articulación, Monitoreo y Evaluación de Impacto -  MTC | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Naciona l |

***L 6.3 Implementar el proceso articulado para el acompañamiento posterior a víctimas de siniestro viales.***

### S 6.3.1. Atención post-hospitalaria con protocolo estandarizado, accesible para lesionados permanentes de siniestro vial.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividades Operativas del Servicio N° 25** | | | | | | | | | |
| **Lineamiento** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Actividad Operativa** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organizació n responsabl**  **e** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobiern o** |
| L 6.3  Implementar el proceso articulado para el acompañamien to posterior a víctimas de siniestro viales | S 6.3.1.  Atención post- hospitalaria con protocolo estandarizad o, accesible para lesionados permanentes de siniestro vial. | Evaluación y diagnóstico de la atención de siniestros  viales. | 6.3.1.\_AO.  001 | Estudio | IPRESS MINSA | 000117.  Administraci ón Central - MINSA | 011. MINSA | Salud | Naciona l |
| Identificación de la ruta de atención, modelo de coordinación institucional público/privad  o. | 6.3.1.\_AO.  002 | Documen to | FONDO SOAT | 001-1072. MTC -  Administraci ón General | 036. MTC | Transport es | Naciona l |
| Definición del proceso concertado con las entidades públicas y privadas de siniestros  viales. | 6.3.1.\_AO.  003 | Documen to | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administraci ón General | 036. MTC | Transport es | Naciona l |
| Elaboración del diseño de campaña de difusión con protocolo  estandarizado | 6.3.1.\_AO.  004 | Documen to | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administraci ón General | 036. MTC | Transport es | Naciona l |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividades Operativas del Servicio N° 25** | | | | | | | | | |
| **Lineamiento** | **Servicio** | **Actividad Operativa** | **Código Actividad Operativa** | **Unidad de medida** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organizació n responsabl**  **e** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobiern o** |
|  |  | post - hospitalario |  |  |  |  |  |  |  |
| Evaluación e implementaci ón de estrategias de seguimiento  del servicio. | 6.3.1.\_AO.  005 | Informe | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administraci ón General | 036. MTC | Transport es | Naciona l |

***S 6.3.2. Servicio de defensa pública y acceso a la justicia, fiable para víctimas de siniestro vial.***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividades Operativas del Servicio N° 26** | | | | | | | | | |
| **Lineamiento** | **Servici o** | **Actividad Operativa** | **Código Actividad Operativa** | **Unida d de medid a** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organizació n responsabl**  **e** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobiern o** |
| L 6.3 | S 6.3.2. | Defensa técnica |  |  | Dirección de Asistencia Legal y Defensa de Víctimas MINJUSDH | 000015. MINJUS-  Oficina General de Administració n |  |  |  |
| Implementar el | Servicio | legal oportuna en |  |  |  |  |  |
| proceso  articulado para el | de  defensa pública | materia penal,  víctima, familia, civil y | 6.3.2.\_AO.  001 | Acción | 006. MINJUS | Justicia | Nacional |
| acompañamient | y | administrativo de |  |  |  |  |  |
| o posterior a | acceso | personas. |  |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividades Operativas del Servicio N° 26** | | | | | | | | | |
| **Lineamiento** | **Servici o** | **Actividad Operativa** | **Código Actividad Operativa** | **Unida d de medid a** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organizació n responsabl**  **e** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobiern o** |
| víctimas de siniestro viales | a la justicia, fiable para víctimas de siniestro vial. | Identificación y seguimiento de víctimas para disposición de abogados  gratuitos | 6.3.2.\_AO.  002 | Acción | Dirección de Asistencia Legal y Defensa de Víctimas  MINJUSDH | 000015. MINJUS-  Oficina General de Administració n | 006. MINJUS | Justicia | Nacional |
| Supervisión de las actividades de los Defensores Públicos de Defensa de  Víctimas en Lima. | 6.3.2.\_AO.  003 | Acción | Dirección de Asistencia Legal y Defensa de Víctimas MINJUSDH | 000015. MINJUS-  Oficina General de Administració n | 006. MINJUS | Justicia | Nacional |
| Supervisión de las actividades de los Defensores Públicos de Defensa de  Víctimas en Provincia. | 6.3.2.\_AO.  004 | Acción | Dirección de Asistencia Legal y Defensa de Víctimas MINJUSDH | 000015. MINJUS-  Oficina General de Administració n | 006. MINJUS | Justicia | Nacional |
| Revisión continua de implementación del servicio para reportar rediseño  o recomendaciones | 6.3.2.\_AO.  005 | Acción | Dirección de Seguridad Vial (DSV) | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Actividades Operativas del Servicio N° 26** | | | | | | | | | |
| **Lineamiento** | **Servici o** | **Actividad Operativa** | **Código Actividad Operativa** | **Unida d de medid a** | **Responsable** | | | | |
| **Unidad de organizació n responsabl**  **e** | **Unidad Ejecutora (UE)** | **Pliego o entidad** | **Sector (aplica a GN)** | **Nivel de gobiern o** |
|  |  | Evaluación de impacto y seguimiento del servicio | 6.3.2.\_AO.  006 | Estudi o | Oficina General de Articulación, Monitoreo y Evaluación de Impacto -  MTC | 001-1072. MTC -  Administració n General | 036. MTC | Transporte s | Nacional |

***Políticas Relacionadas:***

Las Políticas Nacionales están alineadas y coordinadas con las prioridades nacionales y con otras políticas nacionales para lograr resultados de manera más efectiva, logrando la coherencia de la planificación estratégica en el paso 9 del Proyecto de Guía de Políticas Nacionales132.

Así, se puede prevenir y evitar duplicidad de esfuerzos, el uso ineficiente de los recursos y la desatención de áreas prioritarias para alcanzar mejores resultados en las personas y su entorno.

Esta acción implica un análisis de dos niveles:

## Alineamiento de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial a nivel vertical

Se busca alinear los objetivos prioritarios de la política nacional en elaboración con los objetivos y las prioridades nacionales de largo plazo expresados en el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional (PEDN), el mismo que contiene objetivos nacionales y objetivos específicos. Para ello, se recogerá de ser el caso el análisis realizado previamente en la aplicación del criterio 2 del análisis de pertinencia de la etapa preparatoria.

* + - 1. ***Alineamiento de nivel vertical con las Políticas de Estado del acuerdo nacional***

## Tabla 52. Alineamiento de nivel vertical con las Políticas de Estado del Acuerdo Nacional y el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Políticas de Estado** | | |
| **Eje temático** | **Política de Estado N° / literal** | **Objetivo prioritario de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial** |
| I. Democracia y Estado de Derecho | 5. Gobierno en función de objetivos con planeamiento estratégico, prospectiva nacional y procedimientos transparentes.  8. Descentralización política, económica y administrativa para propiciar el desarrollo integral, armónico y sostenido del Perú | OP1. Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales |

132 Proyecto de Actualización de la Guía de Políticas Nacionales: https://cdn[.www.](http://www.gob.pe/uploads/document/file/3149345/PROYECTO%20DE%20ACTUALIZACI%C3%93N%20DE%20LA%20GUIA%25)g[ob.pe/uploads/document/file/3149345/PROYECTO%20DE%20ACTUALIZACI%C3%93N%20DE%20LA%20GUIA%](http://www.gob.pe/uploads/document/file/3149345/PROYECTO%20DE%20ACTUALIZACI%C3%93N%20DE%20LA%20GUIA%25) 20DE%20POLITICAS%20NACIONES%20-%20CEPLAN.pdf?v=1653513583

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Políticas de Estado** | | |
| **Eje temático** | **Política de Estado N° / literal** | **Objetivo prioritario de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial** |
| III.  Competitivida d del País | 21. Desarrollo en infraestructura y vivienda | OP2. Reducir los comportamientos que generan riesgo de afectación a la vida de los usuarios viales en la movilidad |
| OP3. Lograr estándares óptimos de seguridad vehicular que protejan la vida de los usuarios viales |
| OP4. Lograr las velocidades seguras para la protección de los usuarios viales |
| OP5. Disponer una infraestructura vial segura para los usuarios viales |
| II. Equidad y Justicia Social | 13. Acceso Universal a los Servicios de Salud y a la Seguridad Social | OP6. Incrementar la capacidad de respuesta frente a siniestros viales para los usuarios viales. |

* + - 1. ***Alineamiento de nivel vertical con las políticas de estado de visión del Perú al 2050.***

## Tabla 53. Alineamiento de nivel vertical con las Políticas de Estado de

**visión del Perú al 2050**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Propuesta de Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050133** | | |
| **Objetivo Nacional** | **Objetivo Nacional Específico** | **Objetivo prioritario de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial** |
| ON 1. Alcanzar el pleno desarrollo de las capacidades de | OE 1.1 Garantizar la formación educativa de las personas a partir de las  competencias necesarias que | OP2. Reducir los  comportamientos que  generan riesgo de afectación a la vida de los |

133 Proyecto publicado para comentarios hasta el 26 de noviembre del 2021

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Propuesta de Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050133** | | |
| **Objetivo Nacional** | **Objetivo Nacional Específico** | **Objetivo prioritario de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial** |
| las personas, sin dejar a nadie atrás. | le permitan realizar su proyecto de vida para su pleno desarrollo individual, social, cultural y productivo, que contribuya con el bienestar, competitividad y sostenibilidad del país con énfasis en el uso de las tecnologías educativas y digitales. | usuarios viales en la movilidad |
| OE 1.2 Reducir los niveles de mortalidad y morbilidad de la población, con énfasis en los grupos más vulnerables y que las personas adopten hábitos y estilos de vida saludables, impulsando la salud digital | OP3. Lograr estándares óptimos de seguridad vehicular que protejan la vida de los usuarios viales  OP4. Lograr las velocidades seguras para la protección de los usuarios viales |
| OE 1.4 Reducir el tiempo, costo e inseguridad en el traslado de las personas en los entornos urbanos y rurales, mediante sistemas de transportes seguros, accesibles, conectados, de calidad y con sostenibilidad ambiental y social. | OP1. Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales |
| ON3. Elevar los niveles de  competitividad y  productividad con empleo decente y en base al  aprovechamiento sostenible de los recursos, el capital humano, el uso  intensivo de la ciencia | OE 3.6: Elevar la conectividad del país en todos los ámbitos económicos y sociales, a través de una infraestructura moderna, sostenible, resiliente y de calidad, con énfasis en el uso y aprovechamiento de las tecnologías digitales en todas las personas, así como la | OP5. Disponer una infraestructura vial segura para los usuarios viales |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Propuesta de Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050133** | | |
| **Objetivo Nacional** | **Objetivo Nacional Específico** | **Objetivo prioritario de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial** |
| y tecnología, y la transformación digital del país | conectividad de las zonas rurales y de frontera. |  |
| ON4. Garantizar una sociedad justa, democrática, pacífica y un Estado efectivo al servicio de las personas, en base al diálogo, la  concertación nacional y el fortalecimiento de las instituciones | OE 4.3. Garantizar el acceso a la justicia para todas las personas, mediante un Sistema de Justicia eficaz, confiable, moderno, predecible y transparente, que asegure sus derechos haciendo uso de las tecnologías digitales. | OP6. Incrementar la capacidad de respuesta frente a siniestros viales para los usuarios viales |
|  | OE 4.4. Garantizar un adecuado funcionamiento de la institucionalidad política- jurídica-social en el país, mediante el uso intensivo de las tecnologías digitales y datos. | OP1. Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales |

En el marco del Decreto Supremo N°164-2021-PCM, que aprueba la política nacional de gobierno para el periodo 2021-2026, se elabora este alineamiento de nivel vertical con los objetivos prioritarios de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial con la finalidad de establecer concordancia técnica y conceptual entre ambos instrumentos de gestión para enfrentar el miso problema:

***c) Alineamiento de nivel vertical con la Política General del Gobierno para el periodo 2021-2026.***

## Tabla 54. Alineamiento de nivel vertical con la Política General del Gobierno para el periodo 2021-2026

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Política General de Gobierno 2021-2026** | | | |
| **Eje** | **Lineamiento prioritario** | **Líneas de intervención** | **Objetivos prioritarios de la política.** |
| Eje 2: Reactivación económica y de actividades productivas con desarrollo agrario y rural. | Fomentar la inversión pública y privada con enfoque territorial | Mejorar la conectividad del país mediante la provisión de servicios de conectividad, con énfasis en desarrollo regional y local | OP1. Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales.  OP5. Disponer una infraestructura vial segura para los usuarios viales.  OP6. Incrementar la capacidad de respuesta frente a siniestros viales para los usuarios viales. |
| Implementar redes integradas de transporte público e interprovincial. |
|  |  |  | OP2. Reducir los comportamientos que generan riesgo de afectación a la vida de los usuarios viales en la movilidad. |
|  |  |  | OP3. Lograr estándares óptimos de seguridad vehicular que protejan la vida de los usuarios viales. |
|  |  |  | OP4. Lograr las velocidades seguras para la protección de los usuarios viales |

### I.Alineamiento de nivel horizontal:

A fin de articular los lineamientos de la política nacional en formulación con los lineamientos de otras políticas nacionales vigentes bajo la conducción y rectoría del propio sector u otro:

## Alineamiento de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial a nivel horizontal

**Tabla 55. Alineamiento de nivel horizontal de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial** | | | **Política Nacional con la que se compara/analiza** | | | |
| **Objetivo prioritario** | **Lineamiento** | **Servicio** | **Nombre de la política** | **Objetivo prioritario** | **Lineamiento** | **Servicio** |
| OP1. Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales | L 1.1. Fortalecer la articulación intersectorial y la coordinación interinstitucional de la gestión para la seguridad vial | S 1.1.1.  Asistencia técnica para el diseño y evaluación de instrumentos de gestión de seguridad vial con enfoque de visión cero, fiable para entidades públicas en los tres niveles de  gobierno. | **Política Nacional Multisectorial de Salud al 2030** | OP3. Mejorar las condiciones de vida de la población que generan vulnerabilidad y riesgos en la salud | L 3.4.  Fortalecer la seguridad vial para la reducción de accidentes de tránsito. | El L 3.4 de esta política no presenta servicios |
| **Explicación de la relación y/o complementariedad entre lineamientos** | El alineamiento con la Política Nacional Multisectorial de Salud mediante el lineamiento 3.4., se vincula con el resultado esperado de la adecuada delimitación de funciones e instituciones competente de la seguridad vial, que traería consigo como resultado final la reducción de siniestros viales, en consistencia con el enfoque de Visión Cero, que constituye la base teórica de la PNSV. | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial** | | | **Política Nacional con la que se compara/analiza** | | | |
| **Objetivo prioritario** | **Lineamiento** | **Servicio** | **Nombre de la política** | **Objetivo prioritario** | **Lineamiento** | **Servicio** |
| OP1. Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales | L 1.1. Fortalecer la articulación intersectorial y la coordinación interinstitucional de la gestión para la seguridad vial. | S 1.1.1.  Asistencia técnica para el diseño y evaluación de instrumentos de gestión de seguridad vial con enfoque de visión cero, fiable para entidades públicas en los tres niveles de gobierno. | **Política Nacional de Transporte Urbano** | OP2. Mejorar la gobernanza del transporte urbano de  personas y mercancías | L 2.1.  Desarrollar una institucionalida d pública fuerte, con reglas de bien gobierno y alta capacidad técnica, para la gestión del transporte  urbano. | S 2.1.1  Programas de fortalecimiento de capacidades de gobiernos locales, para la ges ón del transporte urbano |
| L 2.2.  Establecer mecanismos de coordinación institucional con las entidades que intervienen en el ámbito  urbano | El L 2.2 de esta política no presenta servicios |
| **Explicación de la relación y/o complementariedad entre lineamientos** | La vinculación con la Política Nacional de Transporte Urbano, mediante los lineamientos 2.2 y 2.1 mantienen una relación de complementariedad con los lineamientos de la PNSV, en cuanto ambos tienen por objetivo la mejora de los mecanismos de coordinación institucional. | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial** | | | **Política Nacional con la que se compara/analiza** | | | |
| **Objetivo prioritario** | **Lineamiento** | **Servicio** | **Nombre de la política** | **Objetivo prioritario** | **Lineamiento** | **Servicio** |
| OP3. Lograr estándares óptimos de seguridad vehicular que protejan la vida de los usuarios viales | L 1.1. Fortalecer la articulación intersectorial y la coordinación interinstitucional de la gestión para la seguridad vial | S 1.1.1.  Asistencia técnica para el diseño y  evaluación de instrumentos de gestión de  seguridad vial con enfoque de visión cero,  fiable para entidades públicas en los  tres niveles de gobierno. | **Política Nacional de Transporte Urbano** | OP1. Contar con sistemas de transporte urbano eficaces para el desplazamient o de las personas | L1.4.  Desarrollar servicios de transporte urbano publico eficientes, eficaces, seguros, confiables, inclusivos, accesibles y de calidad | S 1.4.1  Servicios de transporte urbano  público adecuadament e  planificados, prestados por operadores, con arreglo a la norma va vigente. |
| L 3.2.  Implementar los estándares técnicos de seguridad  vehicular | Este lineamiento no presenta servicios |
| **Explicación de la relación y/o complementariedad entre lineamientos** | La vinculación con el lineamiento 1.4 tiene una relación de causalidad, en cuanto la mejora de los servicios de transporte urbano público se alcanzaría en parte por la mejora de los estándares de seguridad vehicular. | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial** | | | **Política Nacional con la que se compara/analiza** | | | |
| **Objetivo prioritario** | **Lineamiento** | **Servicio** | **Nombre de la política** | **Objetivo prioritario** | **Lineamiento** | **Servicio** |
| OP5. Disponer una infraestructura vial segura para los usuarios viales | L 5.1. Actualizar los instrumentos técnicos de diseño y gestión de infraestructura vial | Este lineamiento no presenta servicios | **Política Nacional de Transporte Urbano** | OP1. Contar con sistemas de transporte urbano eficaces para el desplazamient o de las personas | L 1.1. Priorizar el transporte público y modos alternativos, sobre el transporte particular, en beneficio de los usuarios y  ciudadanos en general | S 1.1.1  Servicios de transporte urbano  público masivo y convencional. |
| L 5.2.  Implementar el proceso de evaluación de riesgo de infraestructura vial en el ámbito urbano y de carreteras | S 5.2.2.  Asistencia técnica para el monitoreo permanente de riesgos de infraestructura vial, fiable para gestores de la infraestructura vial en los tres niveles de gobierno l. | OP3.  Desarrollar servicios de transporte urbano con adecuada infraestructura, para los  usuarios | L 3.1.  Desarrollar la infraestructura de transporte en función de las necesidades del sistema de transporte urbano y en concordancia con la política de movilidad  urbana, en la ciudad | El L 3.1 de esta política no presenta servicios |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial** | | | **Política Nacional con la que se compara/analiza** | | | |
| **Objetivo prioritario** | **Lineamiento** | **Servicio** | **Nombre de la política** | **Objetivo prioritario** | **Lineamiento** | **Servicio** |
|  |  |  |  |  | L 3.2. Mantener en condiciones adecuadas la infraestructura para el  transporte urbano y desarrollar infraestructura  para transporte no motorizado | S 3.2.1  Servicios de transporte urbano con infraestructura adecuada. |
| OP4. Satisfacer las necesidades de transporte urbano de la población, en concordancia con el  desarrollo urbano | L 4.1.  Armonizar el sistema de transporte urbano con el ordenamiento territorial y las políticas de movilidad, en la  ciudad | S 4.1.1  Planeamiento de transporte urbano concordante con el desarrollo urbano. |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial** | | | **Política Nacional con la que se compara/analiza** | | | |
| **Objetivo prioritario** | **Lineamiento** | **Servicio** | **Nombre de la política** | **Objetivo prioritario** | **Lineamiento** | **Servicio** |
|  |  |  |  |  | L 4.2. Promover la calidad del espacio público asociado a la operación del sistema de transporte de la ciudad, en  beneficio de la población | El L 4.2 de esta política no presenta servicios |
| **Explicación de la relación y/o complementariedad entre lineamientos** | La vinculación con estos lineamientos hace referencia a la mejora de los estándares de seguridad de la infraestructura, que debe considerar la priorización de modos alternativos de transporte y mejorar la calidad de la infraestructura de transporte para todos los modos de transporte | | | | | |
| OP1. Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales | L 1.3. Generar conocimiento técnico en seguridad vial | S 1.3.3  Programa de formación en seguridad vial, fiable para técnicos y profesionales vinculados a la gestión vial, transporte y tránsito. | **Política Nacional de Educación Superior y Técnico- Productiva** | OP2.  Fortalecer la formación integral de los estudiantes de la Educación Superior y Técnico- Productiva, que responda a los contextos sociales,  culturales y productivos | L.2.4.  Fortalecer los programas de posgrado para la formación de profesionales especializados en investigación, desarrollo e innovación | S 2.4.1 Servicio de posgrado de educación superior |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial** | | | **Política Nacional con la que se compara/analiza** | | | |
| **Objetivo prioritario** | **Lineamiento** | **Servicio** | **Nombre de la política** | **Objetivo prioritario** | **Lineamiento** | **Servicio** |
|  |  | S 1.3.1  Asistencia técnica para actualización técnico normativa en seguridad vial fiable y oportuna para funcionarios y especialistas de instituciones públicas vinculadas con  la seguridad vial. |  | OP6. Movilizar recursos a las instituciones de la Educación Superior y Técnico- Productiva para la mejora de la calidad y el desarrollo de la investigación e innovación | L.6.4. Fomentar la colaboración entre las instituciones educativas, el Estado y la empresa para promover la investigación, el desarrollo y la innovación | S 6.4.1  Lineamiento técnico- normativo para la colaboración entre las instituciones educativas, el Estado y la empresa |
| **Explicación de la relación y/o complementariedad entre lineamientos** | Se encuentra una vinculación con la Política Nacional de Educación Superior y Técnico-Productiva, en cuanto dos de sus lineamientos promueven la capacitación de profesionales especializados en investigación y la colaboración con instituciones educativas para el fomento del conocimiento en seguridad vial, como insumo estratégico para la toma de decisiones en materia de seguridad vial | | | | | |
| OP2. Reducir los comportamientos que generan riesgo de afectación a la vida de los usuarios viales en la movilidad | L 2.4. Desarrollar planes de control en vía a comportamiento s de riesgo de usuarios | Este lineamiento no presenta servicios. | **Política Nacional Multisectorial de Lucha contra el Crimen Organizado**  **2019 - 2030** | OP2.  Fortalecer el control de la oferta en mercados ilegales a nivel nacional y  trasnacional | L 1.2. Actualizar la normativa nacional  en materia de crimen organizado  en la legislación peruana | El L 1.2 de esta política no presenta servicios |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial** | | | **Política Nacional con la que se compara/analiza** | | | |
| **Objetivo prioritario** | **Lineamiento** | **Servicio** | **Nombre de la política** | **Objetivo prioritario** | **Lineamiento** | **Servicio** |
| **Explicación de la relación y/o complementariedad entre lineamientos** | La vinculación con el cumplimiento de sanciones relacionadas con el consumo de productos ilegales tiene una relación de causalidad con la mejora del comportamiento riesgos de usuarios de las vías. | | | | | |
| OP5. Disponer una infraestructura vial segura para los usuarios viales | L 5.2. Asegurar la implementación del proceso de evaluación de  riesgo de infraestructura vial en el ámbito urbano y  carretero | S 5.2.2  Asistencia técnica para el monitoreo permanente de riesgos de infraestructura vial, fiable para gestores de la infraestructura vial en los tres niveles de gobierno. | **Política Nacional de Competitivida d y Productividad** | OP1. Dotar al país de  infraestructura económica y  social de calidad. | L1.1. Planificar articulada y eficientemente la infraestructura pública tomando en  cuenta las modalidades de ejecución y de financiamiento, además de los mecanismos de  rendición de cuentas. | El L 1.1 de esta política no presenta servicios |
| **Explicación de la relación y/o complementariedad entre lineamientos** | La planificación articulada y eficiente de la infraestructura pública tiene vinculación con la mejora de la seguridad de la infraestructura vial, en el marco de la evaluación de riesgos realizados mediante las autorías e inspecciones viales. | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial** | | | **Política Nacional con la que se compara/analiza** | | | |
| **Objetivo prioritario** | **Lineamiento** | **Servicio** | **Nombre de la política** | **Objetivo prioritario** | **Lineamiento** | **Servicio** |
| OP6. Incrementar la capacidad de respuesta frente a siniestros viales para los usuarios viales | L 6.2. Optimizar la gestión del sistema de respuesta y atención prehospitalaria y hospitalaria de  víctimas de siniestros viales | S 6.2.1. Atención prehospitalaria y hospitalaria con protocolo estandarizado, idónea para hospitales y centros de salud. | **Política Nacional Multisectorial de Salud al 2030** | OP3. Mejorar las  condiciones de vida de la población que generan vulnerabilidad y  riesgos en la salud | L 3.4 Fortalecer la seguridad vial para la reducción de accidentes de tránsito. | El L 3.4 de esta política no presenta servicios |
|  | L 6.3.  Implementar el proceso articulado para el acompañamient o posterior a víctimas de siniestro viales | S 6.3.1 Atención post-hospitalaria con protocolo estandarizado, accesible para lesionados permanentes de siniestro vial. | OP2. Asegurar el acceso a servicios integrales de  salud de  calidad y oportunos a la población | L 2.7.  Garantizar el acceso a los recursos estratégicos de salud, a la población que  acude a las IPRESS | El L 2.7 de esta política no presenta servicios |
|  | L 2.10.  Implementar canales y servicios digitales para brindar información clara y  oportuna sobre los servicios de | S 2.4 Programa de investigaciones que contribuyen a satisfacer las necesidades y demandas en salud  pública de la |

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial** | | | **Política Nacional con la que se compara/analiza** | | | |
| **Objetivo prioritario** | **Lineamiento** | **Servicio** | **Nombre de la política** | **Objetivo prioritario** | **Lineamiento** | **Servicio** |
|  |  |  |  |  | salud a las personas | población nacional |
| **Explicación de la relación y/o complementariedad entre lineamientos** | La vinculación con la Política Nacional Multisectorial de Salud al 2030 se presenta en el proceso de atención pre hospitalario, hospitalario y post hospitalaria, con la finalidad de salvaguardar la vida de los lesionados en siniestros viales, y se asegure su recuperación. | | | | | |

# SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

El responsable técnico del seguimiento y evaluación de la PNSV es la Dirección de Seguridad Vial del MTC. Este proceso es acompañado y asistido por la Oficina de Planeamiento y Cooperación Técnica de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del MTC, en su condición de integrante del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico (SINAPLAN), por lo que tiene que dar cumplimiento de los objetivos, lineamientos y directivas que emita el CEPLAN134.

# Seguimiento

El CEPLAN (2021) señala que el seguimiento es el proceso de recolección, registro y análisis acerca del avance en el cumplimiento de las políticas, en particular información sobre los indicadores de los objetivos prioritarios y servicios establecidos a través del aplicativo informático CEPLAN V.01, mediante reportes anuales de seguimiento estandarizados (CEPLAN, 2021).

La Dirección de Seguridad Vial, en ejercicio de sus funciones como Secretaría Técnica de la Comisión Multisectorial de Seguridad Vial, liderará el proceso de seguimiento de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial, el cual será realizado anualmente, en coordinación con la Oficina de Planeamiento y Cooperación. De esta manera la DSV elaborará el Reporte Anual de Seguimiento de la PNS de acuerdo a las pautas metodológicas establecidas por el CEPLAN (2021) y la remitirá a la Oficina de Planeamiento y Cooperación para su revisión, la que posteriormente remitirá al ente rector de planeamiento, en su versión final, para la verificación y/o registro en el aplicativo informático CEPLAN V.01.

La Dirección de Seguridad Vial, en ejercicio de sus funciones como Secretaría Técnica de la Comisión Multisectorial de Seguridad Vial liderará el proceso de seguimiento de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial; y en coordinación con los responsables de la implementación de objetivos prioritarios, lineamientos y servicios, será responsable de emitir los reportes de seguimiento a la Oficina de General de Planeamiento y Presupuesto (OGPP) del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

Cabe resaltar que, los insumos para la elaboración del mencionado reporte de seguimiento corresponden con información cuantitativa que se recolecta de las fichas de indicadores tanto de servicios como de objetivos prioritarios, y con información cualitativa que será recopilada por la Dirección de Seguridad Vial a través de un registro de intervenciones y acontecimientos relevantes vinculados al cumplimiento de los objetivos. Asimismo, se deberá plasmar los motivos y limitaciones por las que no se alcanzaron los logros esperados, de así ocurrir.

134 De acuerdo al Decreto Legislativo N° 1088, Los órganos del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico mantienen relación técnica y funcional con el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN) en las materias de su competencia y están obligadas a dar cumplimiento de los objetivos, lineamientos y directiva que emita el CEPLAN.

El proceso de seguimiento culmina con la publicación del Reporte de Seguimiento en el Portal de Transparencia Estándar (PTE).

# Evaluación

La Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial ha programado dos (2) tipos de evaluaciones durante su vigencia:

* + 1. **Evaluación de implementación**: La Dirección de Seguridad Vial lidera el proceso de evaluación de implementación de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial en coordinación con los responsables de la implementación de objetivos prioritarios, lineamientos y servicios. Para ello analiza el cumplimiento de las actividades operativas y los servicios mediante las intervenciones que implementan los actores que operan en el territorio, a fin de continuar con aquellas que permiten alcanzar los objetivos prioritarios, y poder así, retroalimentar el proceso de mejora continua de la política (CEPLAN, 2021).
    2. **Evaluación de resultados:** La Dirección de Seguridad Vial lidera el proceso de evaluación de resultados de la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial en coordinación con los responsables de la implementación de objetivos prioritarios, lineamientos y servicios. Este proceso consiste del análisis del logro de los objetivos prioritarios, contrastando lo implementado con los resultados obtenidos; con el fin de determinar los factores que influyeron en la eficacia y eficiencia de la política (CEPLAN, 2021).

En cumplimiento del artículo 25 del Decreto Supremo N° 029-2018-PCM y modificatoria, la Dirección de Seguridad Vial remitirá los reportes anuales de Implementación y de Resultado, cada 15 de junio, a través del reporte de cumplimiento e informe de evaluación respectiva.

Además, cabe precisar que CEPLAN realiza una evaluación de diseño de la presente política nacional. Este proceso consiste de un análisis de la consistencia y coherencia interna y externa de la política. Para ello, se verifica que los objetivos prioritarios, lineamientos y servicios hayan sido correctamente formulados y se encuentren adecuadamente articulados; además, se revisa si existe correspondencia entre los objetivos prioritarios y servicios con sus respectivos indicadores.

# GLOSARIO Y ACRÓNIMOS

### Accidente de tránsito

Cualquier hecho fortuito en vía pública o vía privada con acceso público que involucre uno o más vehículos

### Accidente con víctimas135

Aquel en que una o varias personas resulta muertas o heridas.

### Accidente con solo daños materiales136

Aquel en que no se ha ocasionado ni heridos ni muertos.

### Accidente mortal137

Aquel en que una o varias personas resultan muertas.

### Años de vida saludable138

Es un indicador de años de vida saludables perdidos que combina el número de años de vida perdidos por muerte prematura (AVP, componente de mortalidad) y los años de vida vividos con discapacidad (AVD, componente calidad de vida). Son la unidad de medida de la carga de enfermedad, permiten estimar las pérdidas de salud para una población con respecto a las consecuencias mortales y no mortales de las enfermedades

### Colisión139

Encuentro violento entre dos vehículos, un vehículo y un objeto, o un vehículo y una persona. En el presente documento se usa este término intercambiablemente con los términos siniestro y accidente.

### Cultura ciudadana140

Conjunto de costumbres, acciones y reglas mínimas compartidas que generan sentido de pertenencia, facilitan la convivencia urbana y conducen al respeto del patrimonio común y al reconocimiento de los derechos y deberes ciudadanos.

### Educación vial141

Se entiende como la adquisición de hábitos que le permiten al ciudadano acomodar su comportamiento a normas y principios del tránsito y la seguridad peatonal, como uno de sus objetivos.

### Externalidad negativa142

Influencia negativa, medida en costos sobre la sociedad, generada por las funciones de transporte y tránsito.

### Factores de la seguridad vial143

Son los factores que intervienen en los accidentes viales son múltiples, sin embargo, se puede agrupar en las siguientes categorías: acciones del conductor, condiciones mecánicas del vehículo, características geométricas de la vía y el medio ambiente físico o climático en el que opera el vehículo.

136 Manual de seguridad vial. MTC (2017)

137 Manual de seguridad vial. MTC (2017)

138 Política Nacional Multisectorial de Salud al 2030 (MINSA)

139 Manual de seguridad vial. MTC (2017)

140 Seguridad vial y peatonal: una aproximación teórica desde una perspectiva publica (Pico Merchan, González Pérez, & Noreña Aristizábal, 2011)

141 Seguridad vial y peatonal: una aproximación teórica desde una perspectiva publica (Pico Merchan, González Pérez, & Noreña Aristizábal, 2011)

142 “Glosario de términos” de uso frecuente en proyectos de infraestructura vial, aprobado mediante RD N° 02-2018-MTC

* *Factores humanos****144,*** Comportamientos relacionados exclusivamente a psicología, fisiología, o quinesiología humana.
* *Factor vehículo****145,*** Condiciones mecánicas de un vehículo puede ser también la causa de los accidentes tales como: los frenos defectuosos en camiones pesados, etc.
* *Factor infraestructura****146,*** Condiciones y la calidad de la vía, el pavimento, las cunetas, las intersecciones y el sistema de control de tránsito, pueden ser factores condicionantes para que ocurran los accidentes. El medio ambiente físico y climático que circunda a un vehículo de transporte, también puede ser un factor en la ocurrencia de los accidentes.

### Fallecido147

Persona muerta en el acto o dentro de los 30 días posteriores como resultado de las lesiones causadas por el accidente de tránsito. Sinónimo: muerto.

*Es necesario indicar que esta definición aún no es aplicada en el Perú debido a las limitaciones en la metodología de registro de información sobre accidentes de tránsito existente a la fecha. Sin embargo, conforme a la referencia citada, el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial y la Organización Mundial de la Salud se insiste en que se trabaje en abarcar dentro de la definición a los 30 días posteriores al accidente con el fin de no desestimar vidas perdidas dentro de la estadística. Y es que resulta inverosímil que una persona que falleció a una semana del hecho por una insuficiencia cardiaca a causa de sus heridas no sea considerada en el conteo.*

### Herido148

Persona que como resultado de un accidente de tránsito no haya muerto inmediatamente o dentro de los 30 días posteriores, pero que requiere asistencia médica. Se excluyen los intentos de suicidio. Sinónimo: lesionado.

* *Herido grave****149****,* Toda persona herida en un accidente vial y cuyo estado precisa una hospitalización superior a veinticuatro horas.
* *Herido leve****150****,* Toda persona herida en un accidente vial al que no puede aplicarse la definición de herido grave.

### Incidente151

Cualquier hecho fortuito u ocurrencia entre uno o más vehículos en una vía pública o privada, sin resultado de daño para las personas.

### Movilidad152

144 Manual de seguridad vial. MTC (2017) 145 Manual de seguridad vial. MTC (2017) 146 Manual de seguridad vial. MTC (2017)

147 Adaptación del Acápite B.VI-05 “Person killed” del Glossary for transport statistics. European Statistical System (2019)

148 Adaptación del Acápite B.VI-06 “Person injured” del Glossary for transport statistics. European Statistical System (2019)

149 Manual de seguridad vial. MTC (2017) 150 Manual de seguridad vial. MTC (2017) 151 Manual de seguridad vial. MTC (2017)

Conjunto de desplazamientos, tanto de personas como de mercancías, que se producen en un entorno físico.

### Señalización vial153

Dispositivos que se colocan en la vía, con la finalidad de prevenir e informar a los usuarios y regular el tránsito, a efecto de contribuir con la seguridad del usuario.

### Tramo de concentración de accidentes (TCA) 154

Es aquel tramo de la red que presenta una frecuencia de accidentes significativamente superior a la media de tramos características semejantes, y en los que, posiblemente, una actuación de mejora de la infraestructura puede conducir a una reducción efectiva de la accidentalidad.

### Tramo potencialmente peligroso155

Tramos de una vía que, no llegando a ser un Tramo de Concentración de Accidentes, pero son puntos conflictivos detectados que requieren de una actuación de mejora de su Seguridad Vial.

### Usuarios vulnerables156

Aquellas personas que tienen mayor riesgo de sufrir lesiones, ya sea por el medio que utilizan para desplazarse o por las características físicas asociadas al grupo etario en el que se encuentran. Dentro de este grupo están incluidos peatones, niños, ancianos, personas con movilidad reducida, ciclistas, usuarios de vehículos de movilidad personal (VMP)157 y a los motociclistas.

153 “Glosario de términos” de uso frecuente en proyectos de infraestructura vial, aprobado mediante RD N° 02-2018-MTC

154 Manual de seguridad vial. MTC (2017)

155 Manual de seguridad vial. MTC (2017)

156 Adaptación de “La movilidad segura de los colectivos más vulnerables. La protección de peatones y ciclistas en el ámbito urbano”. Dirección General de Tráfico (2011)

# Acrónimos

AATT : Accidentes de tránsito

AFOCAT : Asociación de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito ATIT : Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre

ATU : Autoridad del Transporte Urbano AVISA : Años de vida saludable perdidos AVP : Años de vida perdidos

BID : Banco Interamericano de Desarrollo

CAN : Comunidad Andina de Naciones

CAT : Certificado contra Accidentes de Tránsito

CEPAL : Comisión Económica para América Latina y el Caribe CEPLAN : Centro Nacional de Planeamiento Estratégico

CITV : Centro de Inspección Técnica Vehicular CNEB : Currículo Nacional de la Educación Básica CNSV : Consejo Nacional de Seguridad Vial CMSV : Comisión Multisectorial de Seguridad Vial

CONASET : Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito COSAC : Corredor segregado de alta capacidad

DGE : Dirección General de Estadística (MINSA) DRE : Dirección Regional de Educación DIRPRCAR : Dirección de Protección de Carreteras

DIRTIC : Dirección de Tecnologías de la Información y Comunicaciones - PNP DIVEST : División de Estadística - PNP

DIVPIAT : División de prevención e investigación de accidentes de tránsito – PNP DSV : Dirección de Seguridad Vial

EESS : Establecimiento de Salud

EMAPE : Empresa Municipal Administradora de Peajes de Lima ENAHO : Encuesta Nacional de Hogares

ENAPRES : Encuesta Nacional de Programas Presupuestales ESSALUD : Seguro Social de Salud del Perú

GRE : Gerencia Regional de Educación

IIEE : Instituciones Educativas

INDECOPI : Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual

INEI : Instituto Nacional de Estadística e Informática INR : Instituto Nacional de Rehabilitación

MEF : Ministerio de Economía y Finanzas

MIMP : Ministerio de la Mujer y Poblaciones Vulnerables MINSA : Ministerio de Salud

MTC : Ministerio de Transportes y Comunicaciones

OCDE : Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico OMS : Organización Mundial de la Salud

ONU : Organización de las Naciones Unidas

OPECU : Organismo Peruano de Consumidores y Usuarios OPS : Organización Panamericana de la Salud

ORVI : Orientación para Víctimas de Siniestros Viales PAT : Plan de Trabajo Anual

PBI : Producto Bruto Interno

PCM : Presidencia del Consejo de Ministros

PENSV : Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial PNB : Producto Nacional Bruto

PNP : Policía Nacional del Perú

PNUD : Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo PP : Programa Presupuestal

REATPOL : Registro de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional del Perú SBS : Superintendencia de banca seguros y AFP

SINADEF : Sistema Informático Nacional de Defunciones SIS : Seguro Integral de Salud

SIT : Sistemas inteligentes de transporte

SLCP : Sistema de Licencias de Conducir por Puntos SOAT : Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito

SUNARP : Superintendencia Nacional de los Registros Públicos SUNAT : Superintendencia Nacional de Administración Tributaria

SUTRAN : Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas Carga y Mercancías TCA : Tramo de concentración de accidentes

TEC : Traumatismo Encéfalo Craneano UGEL : Unidad de Gestión Educativa Local UIT : Unidad Impositiva Tributaria

UNESCO : Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura VMP : Vehículos de movilidad personal

VSP : Vigilancia en Salud Pública

WRI : World Resources Institute

# ANEXOS

# Anexo A-1. Acciones por considerarse para la implementación de las alternativas de solución

Con la finalidad de obtener mayor comprensión sobre el abordaje de las alternativas de solución, a continuación, se detallan las acciones que se considerarán para la implementación de cada alternativa de solución.

**Tabla 56. Tabla de acciones por considerarse para abordar cada alternativa de solución**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causas directas** | **Causas Indirectas** | **Acciones** | **Tipo de instrumento** | **Alternativas de solución** |
| **Débil institucionalidad de la seguridad vial** | **Débil coordinación y delimitación de funciones de la seguridad vial** | Simplificar y actualizar la normativa asociada a la seguridad vial, en lo que respecta a la estructura de funciones y competencias de los actores vinculados a la  seguridad vial | Instrumento Regulatorio | **Fortalecimiento de la articulación y coordinación interinstitucional multinivel** |
| Fortalecimiento de la Comisión Multisectorial de Seguridad Vial e instituciones vinculadas con la gestión de la seguridad vial | Instrumento Regulatorio |
| Afianzamiento de la articulación técnico – normativa con  los sectores e instituciones involucradas con la gestión de la seguridad vial en el marco de sus competencias | Instrumento Regulatorio |
| Construcción de los instrumentos de gestión territorial de la seguridad vial para el acompañamiento a gobiernos regionales y locales para la gestión vial en sus territorios, que incluya el afianzamiento de la articulación técnico – normativa en lo que respecta a las funciones de  planeamiento, coordinación y financiamiento. | Instrumento Técnico/Regulatorio |
| Fomento de adquisiciones y contrataciones del Estado incluyendo aspectos de movilidad segura | Instrumento Técnico  Económico |
| **Desarticulación en el sistema de información y baja** | Fortalecimiento del Observatorio Nacional de Seguridad Vial articulado con Observatorios Regionales de Seguridad Vial, como un sistema de información unificado. | Instrumento Informativo | Promover la  interoperabilidad de los sistemas de información entre las instituciones |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causas directas** | **Causas Indirectas** | **Acciones** | **Tipo de instrumento** | **Alternativas de solución** |
|  | **generación del conocimiento** | Fomentar la creciente interoperabilidad de datos entre las instituciones encargadas de difundir información sobre seguridad vial | Instrumento Técnico/Informativo | vinculadas y la gestión del conocimiento |
| **Ineficientes procesos de fiscalización y sanción** | Implementación de infraestructura complementaria y  equipamiento adecuado para la fiscalización en zonas urbanas y carreteras | Instrumento Técnico/Regulatorio | **Asegurar procesos de fiscalización eficientes y eficaces** |
| Mejora operativa de las acciones de los gobiernos regionales y locales (provinciales y distritales) para optimizar las acciones de fiscalización | Instrumento Regulatorio |
| Simplificar y actualizar la normativa asociada a los procesos de fiscalización y sanción, en los tres niveles de gobierno | Instrumento Regulatorio |
| Diseño y construcción operativa y administrativa del Sistema Nacional Integrado de Información de Sanciones e Infracciones al tránsito y transporte, que unifique todos  los procesos de tránsito y transporte en los tres niveles de gobierno | Instrumento Informativo |
| Rediseño de procesos de incorporación, capacitación, inducción y dotación de los cuerpos operativos de control de tránsito en la vía | Instrumento Regulatorio |
| Fortalecimiento del ingreso de los componentes al sistema de movilidad, mejora de procesos de inspección en los CITV y centros de formación y actualización de  conductores. | Instrumento Regulatorio |
| **Reducido cumplimiento de las funciones para ejercer la responsabilidad compartida en la seguridad vial** | Afianzamiento de la articulación técnico – normativa con los sectores e instituciones involucradas con la gestión de la seguridad vial en el marco de sus competencias, así  como mecanismos control, supervisión y seguimiento de resultados en los tres niveles de gobierno. | Instrumento Técnico/Regulatorio | **Promoción del cumplimiento vinculante en los gestores del sistema vial multinivel** |
| Diseño y gestión de espacios de participación ciudadana para el control social de la seguridad vial (veedurías, *accountability* y rendición de cuentas) | Instrumento Técnico/Regulatorio/  Informativo |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causas directas** | **Causas Indirectas** | **Acciones** | **Tipo de instrumento** | **Alternativas de solución** |
|  |  | Crear condiciones para la vinculación del sector empresarial y productivo a esquemas colaborativos y de responsabilidad social empresarial de la seguridad vial. | Instrumento Regulatorio/informativo |  |
| **Actitudes y comportamiento s que generan vulnerabilidad en los usuarios de las vías** | **Deficiente estrategia para la educación vial** | Fortalecimiento de la estrategia de información, sensibilización, capacitación de los usuarios de las vías en temas de seguridad vial y para influir sobre las conductas de riesgo de los usuarios viales (cinturones de  seguridad, sistemas de retención infantil, dispositivos de seguridad, entre otros) | Instrumento Informativo | **Optimización de la estrategia de educación vial a usuarios de las vías** |
| Implementación de programa de educación vial para los 03 niveles de educación básica (inicial, primaria y secundaria) | Instrumento Informativo/regulatorio |
| **Deficiente proceso de licenciamiento a conductores de vehículos menores y mayores** | Replanteamiento y estandarización del proceso técnico – administrativo para la obtención de licencias de conducir profesionales y regulares a nivel nacional bajo criterio de  gradualidad de restricciones de manejo. | Instrumento Técnico/Regulatorio | **Modernizar el proceso de licenciamiento a conductores de vehículos menores y mayores** |
| Fomento de la práctica y evaluación de habilidades de manejo en la vía pública en escenarios urbanos y otros a considerarse | Instrumento Técnico/Regulatorio |
| Optimización del sistema de emisión, monitoreo, renovación y exclusión de conductores de vehículos menores y mayores, considerando entre otros aspectos, la evaluación psicológica de los conductores en su grado  de aversión a comportamientos de riesgo y violencia. | Instrumento Informativo/Regulatorio |
| **Información y comunicación en seguridad vial no efectivas** | Fortalecimiento de la estrategia de información, sensibilización, capacitación de los usuarios de las vías en temas de seguridad vial y para influir sobre las  conductas de riesgo de los usuarios viales con seguimiento y evaluación permanente. | Instrumento Informativo | **Efectivizar la estrategia de información y comunicación** |
| **Bajos estándares de seguridad vehicular** | **Insuficiente marco técnico – legal para el control de**  **ingreso, operación y salida de** | Implementación del proceso de homologación vehicular | Instrumento Técnico/Regulatorio | **Fortalecimiento del control de ingreso, operación y dada de baja**  **de vehículos del parque automotor** |
| Mejora del marco legal peruano para el control,  importación y dada de baja de vehículos motorizados (autos y motocicletas) | Instrumento Técnico/Regulatorio |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causas directas** | **Causas Indirectas** | **Acciones** | **Tipo de instrumento** | **Alternativas de solución** |
|  | **vehículos del parque automotor** | Mejora de fiscalización del cumplimiento de documentación administrativa y tributaria vehicular que contribuye con la seguridad vial | Instrumento  Técnico/Regulatorio/ Informativo |  |
| Desarrollo de una estrategia sensibilización e información a consumidores sobre la importancia de considerar estándares de seguridad vehicular en los procesos de  compra | Instrumento Informativo |
| **Requisitos técnicos de seguridad vehicular que no cumplen los estándares internacionales**  **recomendados** | Optimización de sistema de revisiones técnicas vehiculares | Instrumento Regulatorio | **Mejorar estándares para requisitos técnicos de seguridad vehicular** |
| Mejorar los criterios de movilidad en el Transporte Especial de Personas. | Instrumento Regulatorio |
| Definir los lineamientos para la movilidad personal | Instrumento Regulatorio |
| **Insuficiente gestión de velocidades** | **Inadecuadas velocidades de circulación que generan inseguridad vial** | Mejora y fortalecimiento de la normativa de gestión de velocidades y el monitoreo de implementación. | Instrumento Regulatorio | **Adecuación de**  **velocidades de circulación acorde a las condiciones particulares de diferentes tramos viales** |
| Actualización de criterios técnicos en el establecimiento de velocidades de las vías, considerando la clasificación vial y su ubicación, con la asistencia técnica permanente  para su implementación | Instrumento técnico/Regulatorio |
| Reglamentación y promoción para la implementación de zonas 30 para velocidad vehicular en el ámbito urbano | Instrumento técnico/Regulatorio |
| **Insuficientes prácticas de gestión pública para pacificar el tránsito en las vías** | Mejora del sistema de señalización de velocidades e  implementación de su registro en un sistema tecnológico de señalización de velocidades | Instrumento Regulatorio |
| Crear programas de control al cumplimiento de límites de velocidad en tramos críticos que incluya innovación y nuevas tecnologías. | Instrumento Informativo |
| **Infraestructura vial que no cumple con los**  **estándares** | **Instrumentos técnicos para la gestión de la**  **infraestructura vial** | Promover la construcción de infraestructura para la movilidad activa que proteja a usuarios más vulnerables considerando criterios de accesibilidad universal y  segregación | Instrumento técnico | **Mejorar instrumentos técnicos para el diseño, construcción y**  **mantenimiento de** |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causas directas** | **Causas Indirectas** | **Acciones** | **Tipo de instrumento** | **Alternativas de solución** |
| **actuales para la seguridad vial** | **no actualizados para que cumplan con los estándares de seguridad vial** | Mantener una revisión, actualización y adecuación periódica de la normativa técnica asociada al diseño, construcción y mantenimiento de la infraestructura vehicular segura | Instrumento Regulatorio | **infraestructura vial segura** |
| Diseñar programas de Urbanismo Táctico para la seguridad vial | Instrumento  Técnico/Regulatorio |
| Construir el inventario geolocalizado de señalización y sentidos de vía del país con enfoque territorial | Instrumento Técnico / Informativo |
| **Insuficiente evaluación de riesgos en la infraestructura vial** | Establecer el cumplimiento vinculante de las auditorías e inspecciones de seguridad vial en la construcción de proyectos viales y operación de vías. | Instrumento técnico/ Regulatorio | **Mejorar procesos de evaluaciones de riesgos de la infraestructura vial en el ámbito urbano y carretero** |
| Promover la profesionalización del personal encargado de elaborar auditorias e inspecciones de seguridad vial | Instrumento Técnico/Informativo |
| Fomentar la identificación, caracterización e intervención  de puntos, tramos, intersecciones o zonas críticas de siniestralidad vial, con monitoreo y evaluación. | Instrumento Técnico/Regulatorio |
| **Deficiente preparación, respuesta y acompañamient o frente a siniestros de tránsito** | **Deficiente sistema de seguros, información y orientación a usuarios viales** | Implementación del protocolo interinstitucional para la atención oportuna de siniestros viales | Instrumento Regulatorio | **Fomentar la mejora en la información y orientación a usuarios viales de los procesos de aseguramiento** |
| Reglamentación y promoción del desarrollo de esquemas de aseguramiento preventivo | Instrumento Regulatorio |
| Optimizar el proceso de atención por la cobertura monetaria y atención de víctimas de siniestros viales por seguros obligatorios vehiculares | Instrumento Regulatorio |
| **Limitado sistema de respuesta, y atención prehospitalaria y hospitalaria** | Servicios de atención de emergencias hospitalarias para las víctimas de siniestros viales, con alta accesibilidad,  disponibilidad y capacidad resolutiva | Instrumento Técnico/Regulatorio | **Optimizar y articular el sistema de respuesta de emergencia y atención pre - hospitalaria y hospitalaria** |
| Diseñar un sistema de identificación de capacidades para la atención pre y hospitalaria de víctimas de siniestros  viales. | Instrumento Técnico/Informativo |
| **Insuficiente acompañamiento posterior de** | Creación de una unidad de atención de víctimas y victimarios de siniestros viales, así como atención a sus familias. | Instrumento Regulatorio/Informativo | **Promover la atención integral a las víctimas de siniestro de tránsito** |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causas directas** | **Causas Indirectas** | **Acciones** | **Tipo de instrumento** | **Alternativas de solución** |
|  | **víctimas de siniestros de tránsito** |  |  |  |

# Anexo A-2. Proceso de evaluación de alternativas de solución

La priorización de las alternativas de solución planteadas fue mediante un proceso de consultas con los actores involucrados en el desarrollo de la política, mediante la aplicación de los siguientes criterios de evaluación:

## Tabla 57. Criterios de evaluación de alternativas de solución

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Criterios de evaluación** | **Definición** | **Calificación** | | | |
| **0** | **1** | **2** | **3** |
| **Impacto** | Reduce el número  de víctimas de siniestros viales | Impacto mínimo | Impacto bajo | Impacto medio | Impacto alto |
| **Viabilidad política** | Los tomadores de decisiones lo ven realizable | No hay viabilidad política | Hay poca viabilidad política | Hay mediana viabilidad  política | Tiene total viabilidad política |
| **Viabilidad social** | La ciudadanía recibe positivamente los cambios. La resistencia es  mínima | No hay viabilidad social | Hay poca viabilidad social | Hay mediana viabilidad social | Tiene total viabilidad social |
| **Viabilidad legal – administrativ a** | Los cambios propuestos son plausibles y alcanzables legal y administrativamente | No hay viabilidad legal administrat iva | Hay poca viabilidad legal administrat iva | Hay mediana viabilidad legal administrat  iva | Tiene total viabilidad política |
| **Viabilidad financiera** | Financieramente se puede implementar | No hay Viabilidad Financiera | Hay poca viabilidad Financiera | Hay mediana viabilidad  Financiera | Tiene total Viabilidad Financiera |
| **Viabilidad técnica** | Considerar si se cuenta con las condiciones para implementar la alternativa de  solución | No hay Viabilidad técnica | Hay poca viabilidad técnica | Hay mediana viabilidad técnica | Tiene total Viabilidad técnica |
| **Equidad** | Los beneficios de la alternativa se distribuyen de manera justa en los  grupos sociales | Beneficios no equitativos | Beneficios poco equitativos | Beneficios medianam ente equitativos | Beneficios equitativos |

A partir de los criterios antes descritos, se realizó un proceso de consulta en tres grupos de actores: El primero con representantes de la Sociedad Civil y representantes de asociaciones y gremios; el segundo con los representantes de los Consejos Regionales de Seguridad Vial; y por último, el tercero con los miembros de la Comisión Multisectorial de Seguridad Vial.

Sobre lo indicado, es necesario manifestar que la metodología implementada en las consultas a los actores relevantes buscaba trabajar dos aspectos:

* La evaluación específica sobre las alternativas de solución evidenciadas a priori por el equipo MTC y el apoyo técnico (interno y externo) con el que se contó para el desarrollo, cuyos resultados se ven líneas arriba; y,
* La posibilidad de ampliar las posiciones de los consultados, ya que en cada una de las alternativas se dejaron casillas de respuesta abiertas sin límite de caracteres para su redacción, indicándose específicamente que podían hacer cualquier crítica constructiva, aporte y/o declaración que considerasen pertinentes para el apropiado diseño de la política; y aunque no se indicó literalmente, se esperaba que los consultados tuvieran el espacio para manifestar abiertamente su posición sobre la política.

Como resultado se obtuvo la siguiente calificación a las alternativas de solución planteadas:

## Tabla 58. Calificación de las alternativas de solución

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Alternativas de solución** | **Criterios de calificación** | | | | | | | **Calificació n** |
| **Impacto** | **Viabilidad**  **política** | **Viabilidad**  **social** | **Viabilidad legal**  **– administrativa** | **Viabilidad**  **financiera** | **Viabilidad**  **técnica** | **Equidad** |
| **Alt 1. Fortalecimiento de la articulación y coordinación**  **interinstitucional multinivel** | 2.37 | 2.14 | 2.00 | 2.26 | 1.80 | 2.26 | 2.06 | **2.13** |
| **Alt 2.** Promover la interoperabilidad de los sistemas de información entre las instituciones vinculadas y la gestión del  conocimiento | 2.54 | 2.20 | 2.23 | 2.06 | 1.80 | 2.31 | 2.09 | **2.18** |
| **Alt 3. Asegurar procesos de fiscalización eficientes y eficaces** | 2.57 | 1.83 | 1.97 | 2.11 | 1.51 | 2.11 | 2.00 | **2.02** |
| **Alt 4. Promoción del cumplimiento**  **vinculante en los gestores del sistema vial multinivel** | 2.34 | 2.11 | 2.09 | 2.03 | 1.69 | 2.20 | 2.11 | **2.08** |
| **Alt 5. Optimización de la estrategia de educación vial a usuarios de las vías** | 2.54 | 2.34 | 2.40 | 2.37 | 1.97 | 2.37 | 2.26 | **2.32** |
| **Alt 6. Modernizar el proceso de licenciamiento a conductores de**  **vehículos menores y mayores** | 2.51 | 1.97 | 2.00 | 2.26 | 1.71 | 2.11 | 2.17 | **2.11** |
| **Alt 7. Efectivizar la estrategia de información y comunicación** | 2.46 | 2.20 | 2.20 | 2.31 | 1.83 | 2.26 | 2.17 | **2.20** |
| **Alt 8. Fortalecimiento del control de**  **ingreso, operación y dada de baja de vehículos del parque automotor** | 2.46 | 2.03 | 1.86 | 2.23 | 1.69 | 2.03 | 1.94 | **2.03** |
| **Alt 9. Mejorar estándares para requisitos técnicos de seguridad**  **vehicular** | 2.54 | 2.06 | 1.97 | 2.03 | 1.63 | 2.23 | 2.14 | **2.09** |
| **Alt 10. Adecuación de velocidades de circulación acorde a las condiciones** | 2.63 | 1.91 | 1.89 | 2.26 | 1.83 | 2.14 | 2.29 | **2.13** |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Alternativas de solución** | **Criterios de calificación** | | | | | | | **Calificació n** |
| **Impacto** | **Viabilidad**  **política** | **Viabilidad**  **social** | **Viabilidad legal**  **– administrativa** | **Viabilidad**  **financiera** | **Viabilidad**  **técnica** | **Equidad** |
| **particulares de diferentes tramos viales** |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Alt 11. Mejorar instrumentos técnicos para el diseño, construcción y mantenimiento de infraestructura vial**  **segura** | 2.63 | 2.14 | 2.11 | 2.11 | 1.71 | 2.06 | 2.14 | **2.13** |
| **Alt 12. Mejorar procesos de evaluaciones de riesgos de la infraestructura vial en el ámbito urbano**  **y carretero** | 2.63 | 2.26 | 2.31 | 2.29 | 1.91 | 2.29 | 2.20 | **2.27** |
| **Alt 13.** Fomentar la mejora en la información y orientación a usuarios  viales de los procesos de aseguramiento | 2.60 | 2.11 | 2.20 | 2.29 | 1.63 | 2.17 | 2.37 | **2.20** |
| **Alt 14. Optimizar y articular el sistema de respuesta de emergencia y atención**  **prehospitalaria y hospitalaria** | 2.71 | 2.00 | 2.37 | 2.06 | 1.74 | 2.20 | 2.37 | **2.21** |
| **Alt 15. Promover la atención integral a las víctimas de siniestro de tránsito** | 2.54 | 2.11 | 2.34 | 2.11 | 1.60 | 2.06 | 2.23 | **2.14** |

Como se evidencia en la Tabla 9, la Alt 5. “Optimización de la estrategia de educación vial a usuarios de las vías” fue la mejor evaluada con un promedio de 2.34, siendo el criterio de “Impacto” el más alto (2.5 promedio). Por el contrario, la Alt 3. “Asegurar procesos de fiscalización eficientes y eficaces” y la Alt 8. “Fortalecimiento del control de ingreso, operación y dada de baja de vehículos del parque automotor” fueron las de evaluación más baja, en este sentido para la Alt 3. la viabilidad política con 1.9 y viabilidad financiera con 1.5 fueron los criterios más bajos. Mientras que los más bajos para la Alt 8. fueron la viabilidad financiera con 1.7 y social 1.8.

Lo anterior, permite consolidar y evidenciar que los Medios M2 “Promoción de actitudes y comportamiento de respeto que generan seguridad en los usuarios viales” con evaluación 2.21 en promedio; M5 “Promoción de infraestructura vial accesible y segura para la movilidad” con 2.20 son los mejor evaluados y M3 “Adecuación de estándares óptimos de seguridad vehicular” el de evaluación más baja.

## Gráfico 64. Evaluación por Medios Directos

2.21

2.20

2.18

2.13

2.10

2.06

M1

M2

M3

M4

M5

M6

**Fuente:** Evaluación Participativa de Alternativas de Solución.

**Elaboración y análisis**: DSV – MTC

En general la Alt 14. “Optimizar y articular el sistema de respuesta de emergencia y atención prehospitalaria y hospitalaria” tuvo la evaluación más alta en el criterio de “Impacto” (2.73), así mismo, la Alt 5. “Optimización de la estrategia de educación vial a usuarios de las vías” presentó las evaluaciones más altas en la “viabilidad política (2.36), social (2.42), legal 2.36 y técnica (2.42), mientras las que mayor evaluación del criterio “Equidad” fueron la Alt 13. “Fomentar la mejora en la información y orientación a usuarios viales de los procesos de aseguramiento” y la Alt 14. “Optimizar y articular el sistema de respuesta de emergencia y atención prehospitalaria y hospitalaria” con 2.36 cada una. Por el contrario, el criterio de “viabilidad financiera” fue el más fuertemente calificado solo obtuvo 1.76 en promedio para todas las alternativas, la más baja fue la evaluación de la Alt 3. “Asegurar procesos de fiscalización eficientes y eficaces” con 1.55.

Por otro lado, en cuanto a las respuestas abiertas que permitían identificar el grado de interés y/o conocimiento de los temas tratados, se recibieron 119 comentarios abiertos distribuidos entre las 15 alternativas que fueron valoradas; algunos de los cuales abarcaron más de un tema central y otros indican posiciones generales (“no”, “de acuerdo”, “conforme”, etc.); estos datos fueron filtrados por temas tratados para su análisis general y luego contextualizados según lo vertido en sus comentarios, se observa que los temas más comentados son la coordinación interinstitucional, el establecimiento de una Agencia Nacional, la Educación Vial, mejorar el sistema CITV, entre otros, según se observa en las siguientes tabla y gráfico:

## Tabla 57. Resumen de los temas tratados

|  |  |
| --- | --- |
| **Tema tratado** | **Cantidad** |
| Coordinación Interinstitucional | 17 |
| Educación vial | 6 |
| Agencia Nacional | 5 |
| Mejorar sistema de CITV | 4 |
| Articulación territorial con regiones | 3 |
| Data confiable | 2 |
| Información en tiempo real | 2 |
| Competencias Claras | 2 |
| Radares de velocidad | 2 |
| Mejora de dispositivos de control | 2 |
| Atención sanitaria adecuada | 2 |
| Cámaras de fiscalización de tránsito | 2 |
| Integración con los diagnósticos de brecha para la infraestructura (PMI de  sectores y Gob. subnacionales) | 1 |
| Revisar cobertura SOAT | 1 |
| Política de Estado | 1 |
| Indicadores de brechas de infraestructura asociada a SV (MTC, MVCS, GoRes) | 1 |
| Inspecciones de SV | 1 |
| Operaciones conjuntas PNP | 1 |
| Involucramiento de la academia | 1 |
| Mecanismos de participación ciudadana | 1 |
| Campañas de seguridad vial | 1 |
| Educación en valores | 1 |
| Enfoque en movilidad activa a menores | 1 |
| Seguridad vial RURAL | 1 |
| Interculturalidad | 1 |
| Sensibilización | 1 |
| Homologación vehicular | 1 |
| Endurecimiento de sanciones con retención de licencias | 1 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Tema tratado** | **Cantidad** |
| Control de velocidades | 1 |
| Mejorar cumplimiento de autoridades | 1 |
| Mejora de competencias evaluaciones de riesgos | 1 |
| Autonomía en auditorias | 1 |
| Optimizar sistema de aseguramiento | 1 |
| Mejorar atención de víctimas de siniestros | 1 |
| Fortalecer y vincular relación con asociaciones de víctimas de accidentes de  transito | 1 |
| Mejora de diseño vial | 1 |
| Incrementar fiscalización en el diseño vial | 1 |
| Georreferenciación | 1 |
| Instituciones competentes | 1 |
| **Total** | **76** |

**Fuente:** DSV – MTC

## Gráfico 65. Temas tratados abiertamente por los consultados

**Fuente:** DSV – MTC

Esta información permite consolidar las opiniones de manera que, se tiene:

* **Coordinación interinstitucional**: Por un lado; existe una amplia percepción de los consultados en cuanto a que la coordinación interinstitucional es deficiente; y, si queremos agrupar este tema con otros temas relacionados que fueron tratados, tales como la articulación territorial con regiones, tendríamos 26% de las respuestas relacionadas.
* **Educación vial:** La percepción de los consultados presenta opiniones muy centradas en la necesidad de establecer un sistema de educación vial que abarque tanto la educación básica (inicial, primaria y secundaria); pero también la superior (técnica y universitaria) que tengan cierto grado de obligatoriedad en su evaluación, y que además sea permanente a pesar de los cambios de gobierno, o incluso si relacionamos el tema otros tratados (campañas de seguridad vial, enfoque en movilidad activa de menores, y sensibilización) tendríamos alrededor del 13% de las respuestas centradas en el tema.
* **Agencia Nacional:** Aparentemente, el establecimiento de una entidad de alcance nacional, autónoma, independiente, con adscripción a la PCM; que sea una entidad visible, articuladora e incluso fiscalizadora del cumplimiento, resulta una solución que se repite en el discurso de los actores consultados. Sin embargo, en este punto, la efectividad de una agencia está en duda, basados en los pocos resultados alcanzados por el otrora Consejo Nacional de Seguridad Vial. En cualquier caso, resulta relevante evaluar los escenarios de institucionalidad pasada y presente, de manera tal que se evidencie si es necesario generar una nueva institucionalidad o fortalecer y elevar el alcance de las ya existentes. Aquí las respuestas relacionadas resultan en el 7% del total de las consultadas.
* **CITV:** El siguiente tema más tratado (05% de las respuestas) es la optimización del sistema de inspecciones técnicas vehiculares, relacionado a la voluntad de cambio del sistema, la dispersión territorial, lo poco claro de las concesiones otorgadas, los escenarios de corrupción en la entrega de los certificados, y la ineficiente fiscalización policial en las vías cuando es evidente que un vehículo no cumple los criterios que se exigen. En ese sentido se habla de la mejora de los criterios y el estricto cumplimiento de las exigencias establecidas.
* **Uso de la Tecnología**: Varios de los comentarios específicos que no suman individualmente un gran porcentaje, pero que agrupados sí con un 14%, apuntan al uso de la tecnología como necesaria, hace suponer que el componente tecnológico es parte importante de la percepción de los consultados, para la gestión de la seguridad vial nacional: obtener data confiable, el uso de radares de velocidad, tener vistas e información en tiempo real, georreferenciación, cámaras de fiscalización, etc.
* **Sanciones y control**: Del mismo modo, agrupados en un 13% de las respuestas, los temas de mejora de los dispositivos de control, el desarrollo de

operaciones conjuntas con la Policía Nacional del Perú, el endurecimiento de las sanciones e incluso mejorar el cumplimiento de las autoridades en sus funciones con competencias claras, son temas que se mencionan aisladamente en diferentes respuestas, pero que sin embargo refuerza la posición del desarrollo de la presente política, en cuanto a que debe analizarse el cumplimiento tanto de las autoridades en cuanto a las funciones de fiscalización y control.

* **Atención sanitaria adecuada:** En este punto hemos intentado agrupar las respuestas asociadas (08%) a la optimización y fortalecimiento del sistema de aseguramiento (SOAT, AFOCAT, etc.) que incluya los temas relacionados a su cobertura; además de asegurar las atenciones necesarias en materia sanitaria, finalmente, la relación del Estado peruano con las víctimas de siniestros y sus asociaciones representantes.
* **Auditorías e inspecciones**: con un 04% de las respuestas agrupadas, se tratan temas relacionados con la mejora en las competencias de quienes desarrollan las auditorías e inspecciones de seguridad vial, así como también la necesidad de su autonomía sobre los tramos viales de las instituciones que se inspeccionan o auditan; incluida la necesidad de su capacitación.
* **Otros temas relevantes:** Finalmente, aunque son temas tema de mayor especificidad, por lo que no tienen mayor porcentaje en las respuestas aisladas proporcionadas, resulta relevante indicar que en un 09% de las respuestas abiertas recibidas, la necesidad de considerar estos temas en las diferentes etapas de la formulación de la política:
  + La Integración del fortalecimiento institucional con los diagnósticos de brecha para la infraestructura (PMI de los sectores y gobiernos subnacionales) para que esta sea segura y se encuentre alineada a la PNSV; y del mismo modo para la articulación del sistema de información y gestión del conocimiento, es necesario que la información sea acompañada de indicadores de brechas de infraestructura en los sectores vivienda, transportes, y en gobiernos subnacionales
  + El Involucramiento de la academia tanto a nivel de mejora de competencias, como en el tratamiento de la información
  + Establecer mecanismos eficientes de participación ciudadana
  + La inclusión de criterios de seguridad vial de carácter rural
  + La inclusión del concepto de Interculturalidad

## Análisis técnico de alternativas mejor valoradas

De acuerdo con los resultados, las alternativas de solución definidas previamente fueron evaluadas con una calificación media (2.15), lo que en general establece un nivel de pertinencia favorable de la PNSV. El criterio mejor evaluado fue el de impacto (2.54), lo

que evidencia la necesidad de implementación de las alternativas para disminuir los índices de morbi-mortalidad por incidentes viales en el país.

## Gráfico 66. Puntaje por criterios de evaluación

2.56

2.08

2.10

2.19

2.18

2.18

1.75

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Impacto | Viabilidad | Viabilidad | Viabilidad | Viabilidad | Viabilidad | Equidad |
|  | política | social | legal/adm | financiera | Técnica |  |

**Fuente:** Evaluación Participativa de Alternativas de Solución.

**Elaboración y análisis**: DSV – MTC

Como se evidencia en el grafico anterior, 6 de las 15 alternativas obtuvieron un puntaje superior al promedio (2.15) y de estas 3 fueron las de mayor calificación: Alt 5 Optimización de la estrategia de educación vial a usuarios de las vías (2,32), Alt 12 Mejorar procesos de evaluaciones de riesgos de la infraestructura vial en el ámbito urbano y carretero (2, 27) y Alt 14 Optimizar y articular el sistema de respuesta de emergencia y atención prehospitalaria y hospitalaria (2,21). El siguiente gráfico refleja los resultados de cada alternativa por criterio de evaluación:

## Tabla 58. Evaluación por Alternativas de solución y criterios de evaluación



Evaluación alta Evaluación media Evaluación baja

**Fuente:** Evaluación Participativa de Alternativas de Solución.

**Elaboración y análisis**: DSV – MTC

En este sentido podemos reseñar que:

Alt 5 Optimización de la estrategia de educación vial a usuarios de las vías (2,33): Esta alternativa es considerada por los participantes como de un alto impacto y muy equitativa, así mismo, si bien la consideran con una alta viabilidad para su ejecución, la viabilidad financiera es considerada crítica. Como se resaltó en el resumen de las respuestas abiertas, esta alternativa se centra en la creación de programas académicos en niveles preescolar, dándole prioridad a un proyecto de largo plazo, en el cual la articulación y liderazgo proviene del Sector Educación, en el cual, la comunidad educativa y la educación superior son garantes de los procesos de transformación educativa y cultural, de investigación y de innovación.

Un análisis aparte merece las estrategias de sensibilización y de educación en vía, que como lo establece el Banco Mundial, son las iniciativas que no generan ningún impacto positivo en el mejoramiento de la seguridad vial y que para algunos participantes son relevantes.

Alt 12 Mejorar procesos de evaluaciones de riesgos de la infraestructura vial en el ámbito urbano y carretero (2, 27): Siendo la alternativa con el segundo impacto más altamente evaluado de todas las alternativas, sus viabilidades no son percibidas como facialmente factibles, al igual que la alternativa anterior, el criterio de viabilidad financiera es el más crítico. Al ser una opción netamente técnica su equidad presenta una evaluación media.

Los participantes no solo dan una calificación alta, sino que resaltan la necesidad de que esta iniciativa sea autónoma y con altos estándares de calidad (profesionalización), lo cual está en línea con lo recomendado por la ONU en el Primer Decenio de la Seguridad Vial y ratificado para la segunda década (2021-2030) en el cual convocan a generar políticas públicas para aplicar, implementar y promover disposiciones o reglamentos que garanticen una gestión relativa al diseño y construcción de carreteras, en donde las auditorias e inspección de seguridad vial, bajo reglamentos técnicos estandarizados, gestionados por personal idóneo y procesos de fiscalización exigentes.

Alt 14 Optimizar y articular el sistema de respuesta de emergencia y atención prehospitalaria y hospitalaria, cuenta con las evaluaciones más altas en Impacto y Equidad, lo que la establece como altamente pertinente y necesaria para la solución de la problemática de seguridad vial del país. El hecho de que los participantes no las consideren con óptima viabilidad, le plantea un reto al Estado de generar las condiciones necesarias para que esta iniciativa se implemente y gestione en su totalidad.

La comunidad internacional en la 3ª Conferencia Ministerial Mundial de Seguridad Vial manifestó la importancia de generar conexiones entre la problemática de siniestros viales y la salud mental y física, el desarrollo, la educación, la equidad, la equidad de género, por lo que es necesario generar estrategias para priorizar la salud de las Mujeres, Niños adolescentes mediante el acceso oportuno a servicios de atención médica de emergencia de alta calidad e incluir apoyo mental, social y legal para víctimas, sobrevivientes y familias.

En general la evaluación permite definir la importancia del diseño, gestión e implementación de la PNSV, como lo demuestra la alta evaluación del criterio de impacto (2,54). Así mismo, la importancia de generar las condiciones para que las alternativas de solución promuevan una movilidad en condiciones de equidad, pero por sobre todo garantizar la viabilidad política, legal y financiera mediante el fortalecimiento institucional, la viabilidad técnica con el análisis de evidencia científica (datos) e innovación y la viabilidad social con una alta cobertura de los beneficios.

## Gráfico 67. Evaluación por grupos de consultados

Alt 15

Alt 14

Alt 13

Alt 12

Alt 11

Alt 10

Alt 9

Alt 8

Alt 7

Alt 6

Alt 5

Alt 4

Alt 3

Alt 2

Alt 1

2.86

2.79

2.86

2.71

2.86

3.00

2.64

2.52

3.00

2.64

2.71

Consultores

Coop Nal

Gob Nal

Gob Reg

3.00

2.86

2.86

2.71

Gremios

Asociaciones

**Fuente:** Evaluación Participativa de Alternativas de Solución.

**Elaboración y análisis**: DSV – MTC

Los consultores (2,65) y los gremios (2,62) fueron los que mejor evaluaron las alternativas de solución. Para los Gremios las alternativas 13 y 14 son las de evaluación más alta (2,86 y 2,79 respectivamente) evidencia un interés en la atención de los siniestros viales como acciones que permiten la solución de la problemática de siniestro viales en el país. En el caso de consultores, enfocarse en fortalecer la articulación, las estrategias de información y gestionar la velocidad son las acciones que priorizan. Cabe resaltar que los Gobiernos Regionales asignaron la evaluación más baja a las alternativas de solución (1,94), siendo la Alt 4 la de menor valor (1,72) manifestando su inconformidad con la gestión de las políticas públicas en la región, específicamente por la financiación de la seguridad vial.

## Hallazgos preliminares para el diseño estratégico de la PNSV

Se enuncian las acciones por prioridad, teniendo presente que éstas, son acciones complementarias y en algunos casos de ejecución simultánea:

* La construcción de la estructura institucional para la seguridad vial (Análisis, gestión, innovación y evaluación), que involucre diseño de protocolos y procedimientos, asignación de funciones y responsabilidades y la alineación con la gestión en territorios es fundamental para el logro de los objetivos de la PNSV.
* Definir la estrategia de financiación de la seguridad vial a nivel nacional y regional debe ser prioridad, de manera que se fortalezcan los procesos de planeación y gestión; y posteriormente, asegurar la ejecución de las mejoras requeridos para el proceso de cambio.
* Determinar la entidad que generará los datos oficiales de incidencia vial (fallecidos y lesionados) a nivel regional y consolidación del dato nacional.
* Convocar a otros sectores responsables del diseño de programas, proyectos y servicios, para establecer viabilidades de cada una de las alternativas de solución, de manera que se avale integralmente la PNSV y se genere el compromiso institucional para su gestión. (Un ejemplo de esto son las alternativas mejor evaluadas: Educación Alt. 5, Infraestructura Alt. 12 y Salud Alt. 14).
* Crear un tablero de seguimiento y gestión de la PNSV (Problema/objeto/Indicadores Clave; causas/objetivos específicos; alternativas de solución y elementos/lineamientos/indicadores).
* Socializar con la Policía Nacional de Perú y otras autoridades nacionales y regionales la visión sobre el control (fiscalización en vía), con el fin recoger comentarios y proyectar las iniciativas al respecto.
* Promover Foros, encuentros, debates, escenarios de socialización, debate y apropiación, creación del Pacto nacional (Sector público y acores privados) por la seguridad vial a propósito de Semana Internacional de la Seguridad Vial establecida por la ONU (17-23 de mayo).
* Convocar al sector académico a opinar de manera técnica sobre las alternativas de solución relacionadas con ese sector (Educación vial, Auditorias e inspecciones de seguridad vial, tecnología e innovación)

# Anexo A-3. Costos de componentes de alternativas de solución

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Elemento de alternativa de solución** | **Actividad costeada** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
|  | Diseño y |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | asistencia en mejora de | 625,000 | 625,000 | 625,000 | 625,000 | 625,000 | 625,000 | 625,000 | 625,000 | 625,000 |
|  | gestión |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | Desarrollo |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Alt 1.**  **Fortalecimient o de la articulación y coordinación interinstitucio nal multinivel** | anual de instrumentos de gestión y su difusión  territorial | 75,000 | 75,000 | 75,000 | 75,000 | 75,000 | 75,000 | 75,000 | 75,000 | 75,000 |
| Actividades anuales de asistencia | 125,000 | 125,000 | 125,000 | 125,000 | 125,000 | 125,000 | 125,000 | 125,000 | 125,000 |
|  | técnica |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | Actividades |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | anuales de articulación | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 |
|  | territorial |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  | Implementació |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Alt 2.**  **Promover la interoperabilid ad de los sistemas de información entre las instituciones vinculadas y**  **la gestión del** | n anual de  ORSV | 450,000 | 450,000 | 450,000 | 450,000 | 450,000 | 450,000 | 450,000 | 450,000 | 0 |
| Operación y mantenimient o anual de ORSV | 150,000 | 300,000 | 450,000 | 600,000 | 750,000 | 900,000 | 1,050,000 | 1,200,000 | 1,350,000 |
| Producción de reportes estandarizado s anuales | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 |
|  | 25,000 | 25,000 | 25,000 | 25,000 | 25,000 | 25,000 | 25,000 | 25,000 | 25,000 |
| **conocimiento** | Auditorías |
|  | anuales de |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Elemento de alternativa de solución** | **Actividad costeada** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
|  | calidad de información |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Implementar Fase 2 y 3 de ONSV | 3,000,000 | 3,000,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Operación y mantenimient o anual de ONSV | 1,000,000 | 1,000,000 | 1,000,000 | 1,000,000 | 1,000,000 | 1,000,000 | 1,000,000 | 1,000,000 | 1,000,000 |
| Capacitacione s anuales | 250,000 | 250,000 | 250,000 | 250,000 | 250,000 | 250,000 | 250,000 | 250,000 | 250,000 |
| **Alt 3. Asegurar procesos de fiscalización eficientes y eficaces** | Optimizar procesos de fiscalización | 185,912,8  29 | 195,208,4  70 | 204,968,8  94 | 215,217,3  39 | 225,978,2  06 | 237,277,11  6 | 249,140,9  72 | 261,598,0  20 | 274,677,9  21 |
| Plan Multisectorial de Control de Tránsito Focalizado - PMCTF | 50,000,00  0 | 50,000,00  0 | 50,000,00  0 | 50,000,00  0 | 50,000,00  0 | 50,000,000 | 50,000,00  0 | 50,000,00  0 | 50,000,00  0 |
| Operativo del Plan Multisectorial de Control de Tránsito Focalizado -  PMCTF | 5,000,000 | 5,000,000 | 5,000,000 | 5,000,000 | 5,000,000 | 5,000,000 | 5,000,000 | 5,000,000 | 5,000,000 |
| Diseño e implementació n de nuevo sistema del  Registro | 0 | 20,000,00  0 | 20,000,00  0 | 20,000,00  0 | 20,000,00  0 | 20,000,000 | 20,000,00  0 | 20,000,00  0 | 20,000,00  0 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Elemento de alternativa de solución** | **Actividad costeada** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | | **2028** | **2029** | **2030** |
|  | Nacional de Sanciones de Transportes y  Tránsito |  |  |  |  |  |  | |  |  |  |
| Operación anual nuevo sistema del Registro Nacional de Sanciones de Transportes y Tránsito | 0 | 0 | 1,000,000 | 1,000,000 | 1,000,000 | 1,000,000 | | 1,000,000 | 1,000,000 | 1,000,000 |
| **Alt 4.**  **Promoción del cumplimiento vinculante en los gestores del sistema vial multinivel** | Asistencia técnica y documentos guías de  gestión | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | | 100,000 | 100,000 | 100,000 |
| Campaña de información y sensibilización | 50,000 | 50,000 | 50,000 | 50,000 | 50,000 | 50,000 | | 50,000 | 50,000 | 50,000 |
| **Alt 5.**  **Optimización de la estrategia de educación vial a usuarios de las vías** | Implementació n del Programa  Nacional | 25,000,00  0 | 25,000,00  0 | 25,000,00  0 | 25,000,00  0 | 25,000,00  0 | 25,000,0  00 | 25,000,000 | | 25,000,00  0 | 25,000,00  0 |
| Programa de educación y sensibilización a conductores infractores | 150,000 | 150,000 | 150,000 | 150,000 | 150,000 | 150,000 | | 150,000 | 150,000 | 150,000 |
| Programa de educación a conductores  profesionales no infractores | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | | 100,000 | 100,000 | 100,000 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Elemento de alternativa de solución** | **Actividad costeada** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Alt 6.**  **Optimización del proceso de licenciamiento a conductores de vehículos menores y mayores** | Diseño e implementació n de nuevo sistema de  licenciamiento | 0 | 3,000,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Centro de Gestión y Monitoreo Interoperable - CELC | 0 | 120,000,0  00 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Operación del  CGMI-CELC | 0 | 0 | 5,000,000 | 5,000,000 | 5,000,000 | 5,000,000 | 5,000,000 | 5,000,000 | 5,000,000 |
| Integración de Clase B al SNC - costo anual | 1,000,000 | 1,000,000 | 1,000,000 | 1,000,000 | 1,000,000 | 1,000,000 | 1,000,000 | 1,000,000 | 1,000,000 |
| Programa de seguimiento de  conductores | 200,000 | 200,000 | 200,000 | 200,000 | 200,000 | 200,000 | 200,000 | 200,000 | 200,000 |
| **Alt 7.**  **Efectivizar la estrategia de**  **información y comunicación** | Campañas anuales de sensibilización eficaces | 6,000,000 | 6,000,000 | 6,000,000 | 6,000,000 | 6,000,000 | 6,000,000 | 6,000,000 | 6,000,000 | 6,000,000 |
| **Alt 8.**  **Fortalecimient o del control de ingreso, operación y dada de baja de vehículos del parque automotor** | Diseño e implementació n de Centro Nacional de Homologación y Certificación  Vehicular | 0 | 30,000,00  0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Operación de CNHCV | 0 | 0 | 2,200,000 | 2,200,000 | 2,200,000 | 2,200,000 | 2,200,000 | 2,200,000 | 2,200,000 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Elemento de alternativa de solución** | **Actividad costeada** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
|  | Centro de Gestión y Monitoreo Interoperable -  CITV | 0 | 90,000,00  0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Operación del CGMI-CITV | 0 | 0 | 3,000,000 | 3,000,000 | 3,000,000 | 3,000,000 | 3,000,000 | 3,000,000 | 3,000,000 |
| Programa de sensibilización e información a consumidores | 300,000 | 300,000 | 300,000 | 300,000 | 300,000 | 300,000 | 300,000 | 300,000 | 300,000 |
| **Alt 9. Mejorar estándares para requisitos técnicos de**  **seguridad vehicular** | Normas técnicas y guías | 500,000 | 500,000 | 500,000 | 500,000 | 500,000 | 500,000 | 500,000 | 500,000 | 500,000 |
| Pilotos | 500,000 | 500,000 | 500,000 | 500,000 | 500,000 | 500,000 | 500,000 | 500,000 | 500,000 |
| **Alt 10.**  **Adecuación de velocidades de circulación acorde a las condiciones particulares de diferentes tramos viales** | Intervenciones anuales en  zonas 30 | 15,000,00  0 | 15,000,00  0 | 15,000,00  0 | 15,000,00  0 | 15,000,00  0 | 15,000,000 | 15,000,00  0 | 15,000,00  0 | 15,000,00  0 |
| Sistema de monitoreo de velocidades | 0 | 3,000,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Operación anual del SMV | 0 | 0 | 1,500,000 | 1,500,000 | 1,500,000 | 1,500,000 | 1,500,000 | 1,500,000 | 1,500,000 |
| Normas técnicas y guías | 500,000 | 500,000 | 500,000 | 500,000 | 500,000 | 500,000 | 500,000 | 500,000 | 500,000 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Elemento de alternativa de solución** | **Actividad costeada** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Alt 11. Mejorar instrumentos técnicos para el diseño, construcción y mantenimient o de infraestructur a vial segura** | Intervenciones de urbanismo  táctico | 7,500,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Actualización anual de manuales técnicos | 1,500,000 | 0 | 1,500,000 | 0 | 1,500,000 | 0 | 1,500,000 | 0 | 1,500,000 |
| Elaboración  de manuales técnicos | 3,000,000 | 3,000,000 | 3,000,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Diseño e implementació n de plataforma TEC  interoperable de GN, GR y GLs | 120,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Mantenimient o anual de plataforma  TEC | 12,000 | 12,000 | 12,000 | 12,000 | 12,000 | 12,000 | 12,000 | 12,000 | 12,000 |
| **Alt 12. Mejorar procesos de evaluaciones de riesgos de la infraestructur a vial en el ámbito urbano y carretero** | Realización anual de ASV en la RVN | 491,096 | 491,096 | 491,096 | 491,096 | 491,096 | 491,096 | 491,096 | 491,096 | 491,096 |
| Realización anual de ASV en la RVD | 1,164,125 | 1,164,125 | 1,164,125 | 1,164,125 | 1,164,125 | 1,164,125 | 1,164,125 | 1,164,125 | 1,164,125 |
| Realización anual de ASV en la RVV y  RVU | 29,316 | 29,316 | 29,316 | 29,316 | 29,316 | 29,316 | 29,316 | 29,316 | 29,316 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Elemento de alternativa de solución** | **Actividad costeada** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
|  | Estudios anuales de puntos críticos en RVN y/o  RVD | 60,000 | 60,000 | 60,000 | 60,000 | 60,000 | 60,000 | 60,000 | 60,000 | 60,000 |
| Estudios anuales de puntos críticos en RVV y/o RVU | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 |
| Realización anual de ISV  en la RVN | 8,574,343 | 9,003,060 | 9,453,213 | 9,925,874 | 10,422,16  7 | 10,943,276 | 11,490,43  9 | 12,064,96  1 | 12,668,20  9 |
| Realización anual de ISV en la RVD | 8,820,271 | 8,820,271 | 8,820,271 | 8,820,271 | 8,820,271 | 8,820,271 | 8,820,271 | 8,820,271 | 8,820,271 |
| Realización anual de ISV en la RVV y  RVU | 14,455,83  4 | 14,455,83  4 | 14,455,83  4 | 14,455,83  4 | 14,455,83  4 | 14,455,834 | 14,455,83  4 | 14,455,83  4 | 14,455,83  4 |
| Cursos anuales de formación de auditores e inspectores de  seguridad vial | 140,000 | 140,000 | 140,000 | 140,000 | 140,000 | 140,000 | 140,000 | 140,000 | 140,000 |
| **Alt 13. Mejora de procesos de aseguramient o, información** | Campañas anuales de información, comunicación y educación | 1,000,000 | 1,000,000 | 1,000,000 | 1,000,000 | 1,000,000 | 1,000,000 | 1,000,000 | 1,000,000 | 1,000,000 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Elemento de alternativa de solución** | **Actividad costeada** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **y orientación a usuarios viales** | Promoción de la mejora de estructura de seguros obligatorios contra accidentes de  tránsito | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 | 100,000 |
| **Alt 14.**  **Optimizar y articular el sistema de respuesta de emergencia y atención prehospitalari**  **a y hospitalaria** | Diseño y aprobación de protocolo | 70,000 |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Costo anual de  implementació n de protocolo | 25,000 | 25,000 | 25,000 | 25,000 | 25,000 | 25,000 | 25,000 | 25,000 | 25,000 |
| Cursos anuales de  capacitación | 40,000 | 40,000 | 40,000 | 40,000 | 40,000 | 40,000 | 40,000 | 40,000 | 40,000 |
| **Alt 15. Mejorar el acompañamie nto posterior a víctimas de siniestro de tránsito** | Diseño y aprobación de protocolo | 20,000 |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Implementació n anual de áreas de acompañamie  nto a víctimas y familiares | 500,000 | 500,000 | 500,000 | 500,000 | 500,000 | 500,000 | 500,000 | 500,000 | 500,000 |
| Manteamiento anual de áreas de acompañamie nto a víctimas  y familiares | 150,000 | 300,000 | 450,000 | 600,000 | 750,000 | 900,000 | 1,050,000 | 1,200,000 | 1,350,000 |

# Anexo A-4. Fichas técnicas de indicadores de objetivos prioritarios.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha técnica del indicador** | | | | | | | | | | | |
| **Objetivo prioritario 1:** | Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales | | | | | | | | | | |
| **Nombre del indicador:** | Tasa de fallecidos en siniestros viales | | | | | | | | | | |
| **Justificación:** | Es un indicador de dimensión social que permite aproximar el riesgo que enfrentan y la seguridad de la que disponen los usuarios de las vías. De esta manera, los actores involucrados podrán asumir las medidas preventivas y correctivas que permitan reducir progresivamente el grado de ocurrencia de  accidentes, y por lo tanto se reduzca la **siniestralidad** en las vías. | | | | | | | | | | |
| **Responsable del indicador:** | Dirección General de Política y Regulación en Transporte Multimodal / Dirección de Seguridad Vial | | | | | | | | | | |
| **Limitaciones del indicador:** | La existencia de accidentes de tránsito no reportados y limitaciones en los atestados policiales y libros de ocurrencias (veracidad de los datos), dificultades en la georreferenciación de los accidentes, la misma que dificulta  estimar los accidentes que se producen en las ciudades y carreteras. Los reportes son anuales. | | | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | Fórmula: | | | | | | | | | | |
| (Número de muertes generadas por accidentes de tránsito terrestre / Total de la población) \* 100 000 | | | | | | | | | | |
| Especificaciones técnicas: | | | | | | | | | | |
| Resultado específico. Periodicidad anual. | | | | | | | | | | |
| **Sentido**  **esperado del indicador:** | Descendente | | | | **Parámetro**  **de medición:** | | Tasa | | | | |
| **Supuestos:** | La recolección de datos de siniestralidad vial corresponde a la PNP. Sin embargo, se presenta siniestros no reportados, sobre todo en aquellas comisarías que no cuentan con infraestructura tecnológica adecuada. | | | | | | | | | | |
| **Fuente y bases de datos:** | Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), datos de población. | | | | | | | | | | |
|  | **Línea de base** | **Valor actual** | **Logros esperados** | | | | | | | | |
| **Año:** | **2019** | **2019** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 9.6 | 9.6 | 8.4 | 8.0 | 7.5 | 7.1 | 6.7 | 6.4 | 6.0 | 5.7 | 5.4 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha técnica del indicador** | |
| **Objetivo prioritario 1:** | Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales |
| **Nombre del indicador:** | Tasa de lesionados en siniestros viales |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha técnica del indicador** | | | | | | | | | | | |
| **Justificación**  **:** | Indicador de dimensión social que permite aproximar el riesgo que enfrentan y la seguridad de la que disponen los usuarios de las vías. De esta manera, los actores involucrados podrán asumir las medidas preventivas y correctivas que  permitan reducir progresivamente el grado de ocurrencia de siniestros, y por lo tanto se reduzca la siniestralidad en las vías. | | | | | | | | | | |
| **Responsable del indicador:** | Dirección General de Política y Regulación en Transporte Multimodal / Dirección de Seguridad Vial | | | | | | | | | | |
| **Limitaciones del indicador:** | La existencia de siniestros de tránsito no reportados y limitaciones en los atestados policiales y libros de ocurrencias (veracidad de los datos), dificultades en la georreferenciación de los siniestros, la misma que dificulta estimar los siniestros que se producen en las ciudades y carreteras. | | | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | Fórmula: | | | | | | | | | | |
| (Número de lesionados generados por accidentes de tránsito terrestre / Total de la población) \* 100 000 | | | | | | | | | | |
| Especificaciones técnicas: | | | | | | | | | | |
| Resultado específico. Periodicidad anual. | | | | | | | | | | |
| **Sentido esperado del indicador:** | Descendente | | | | **Parámetro de medición:** | | Tasa | | | | |
| **Supuestos:** | La recolección de datos de siniestralidad vial corresponde a la PNP. Sin  embargo, se presenta siniestros no reportados, sobre todo en aquellas comisarías que no cuentan con infraestructura tecnológica adecuada. | | | | | | | | | | |
| **Fuente y bases de datos:** | Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), datos de población. | | | | | | | | | | |
|  | **Líne a de**  **base** | **Valor actua l** | **Logros esperados** | | | | | | | | |
| **Año:** | **2019** | **2019** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 196.8 | 196.8 | 178.  9 | 168.  8 | 159.  2 | 150.  3 | 141.  8 | 133.  9 | 126.  4 | 119.  4 | 112.  8 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha técnica del indicador** | |
| **Objetivo prioritario 2:** | Reducir los comportamientos que generan riesgo de afectación a la vida de los usuarios viales en la movilidad |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de fallecidos y lesionados en siniestros imputables a la conducción alcohólica y/o sustancias psicoactivas |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha técnica del indicador** | | | | | | | | | | | |
| **Justificación:** | Indicador de resultado que permite identificar el riesgo que enfrentan y la seguridad de la que disponen los usuarios de las vías, a consecuencia de conductores en estado de ebriedad y/o sustancias psicoactivas. De esta manera, los actores involucrados podrán asumir las medidas preventivas y correctivas que permitan reducir progresivamente el grado de víctimas en la ocurrencia de este tipo siniestros. | | | | | | | | | | |
| **Responsable del indicador:** | Dirección General de Política y Regulación en Transporte Multimodal / Dirección de Seguridad Vial | | | | | | | | | | |
| **Limitaciones del indicador:** | La existencia de siniestros de tránsito no reportado y limitaciones en los atestados policiales y libros de ocurrencias (veracidad de los datos). En el caso de siniestros con consecuencias fatales, establecer la causa demora todo el periodo de investigación fiscal.  Aún no se dispone de datos respecto al número de lesionados para los siniestros viales no fatales desagregado por causa.  Para la proyección al 2030, se está considerando el Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030 de la OMS. | | | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | Fórmula: | | | | | | | | | | |
| (Número de fallecidos y lesionados por siniestros viales imputables al  alcohol o sustancias psicoactivas / Total de fallecidos y lesionados en siniestros viales ) \* 100 | | | | | | | | | | |
| Especificaciones técnicas: | | | | | | | | | | |
| Periodicidad anual. | | | | | | | | | | |
| **Sentido esperado del indicador:** | Descendente | | | | **Parámetro de medición:** | | Porcentaje | | | | |
| **Supuestos:** | Se presenta siniestros no reportados, sobre todo en aquellas comisarías que no cuentan con infraestructura tecnológica adecuada. | | | | | | | | | | |
| **Fuente y bases de datos:** | Observatorio Nacional de Seguridad Vial | | | | | | | | | | |
|  | **Línea**  **de base** | **Valor actual** | **Logros esperados** | | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 6.9% | 6.9% | 6.8% | 6.6% | 6.5% | 6.3% | 6.1% | 6.0% | 5.8% | 5.7% | 5.5% |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha técnica del indicador** | |
| **Objetivo prioritario 3:** | Lograr estándares óptimos de seguridad vehicular que protejan la vida de los usuarios viales |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de vehículos con altos estándares de seguridad |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha técnica del indicador** | | | | | | | | | | | |
| **Justificació n:** | Indicador que permite estimar vehículos que circulan por las vías a nivel nacional con estándares óptimos mediante tecnologías de seguridad activa que se evalúan a través de elementos preventivos que actúan para evitar y reducir siniestros viales y las víctimas que ocasionan. | | | | | | | | | | |
| **Responsab le del indicador:** | Ministerio de Transportes y Comunicaciones | | | | | | | | | | |
| **Limitacione s del indicador:** | La medición del indicador dependerá del acceso a información pública de LatinCap respecto de la calificación de vehículos comercializados en el país | | | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | Fórmula: | | | | | | | | | | |
| (Número de vehículos comercializados con evaluación mínimo 3 estrellas LatinCap / Total vehículos comercializados) \* 100 | | | | | | | | | | |
| Especificaciones técnicas: | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | |
| **Sentido esperado**  **del indicador:** | Ascendente | | | | **Parámetro de medición:** | | Porcentaje | | | | |
| **Supuestos:** |  | | | | | | | | | | |
| **Fuente y bases de datos:** | Ministerio de Transportes y Comunicaciones | | | | | | | | | | |
|  | **Líne a de**  **base** | **Valor actu al** | **Logros esperados** | | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | SLB | SVA | 50.0  % | 60.0  % | 70.0  % | 75.0  % | 80.0  % | 85.0  % | 90.0  % | 95.0  % | 100.0  % |
| **Ficha técnica del indicador** | | | | | | | | | | | |
| **Objetivo prioritario 3:** | Lograr estándares óptimos de seguridad vehicular que protejan la vida de los usuarios viales | | | | | | | | | | |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de vehículos con revisión técnico mecánica vigente | | | | | | | | | | |
| **Justificació n:** | Indicador que permite estimar los vehículos que circulan en las vías a nivel nacional en buen funcionamiento y mantenimiento, cumplimiento las condiciones y requisitos técnicos establecidos en la normativa nacional, mediante la acreditación vigente del Certificado de Inspección Vehicular | | | | | | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha técnica del indicador** | | | | | | | | | | | |
|  | (CITV), como medida preventiva que pueda actuar para evitar siniestros y víctimas a consecuencia de ellos. | | | | | | | | | | |
| **Responsabl e del indicador:** | Ministerio de Transportes y Comunicaciones | | | | | | | | | | |
| **Limitacione s del**  **indicador:** |  | | | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | Fórmula: | | | | | | | | | | |
| (Número de vehículos con revisión técnico mecánica vigente / Total de vehículos obligados a tener revisión técnico mecánica) \* 100 | | | | | | | | | | |
| Especificaciones técnicas: | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | |
| **Sentido esperado del indicador:** | Ascendente | | | | **Parámetro de medición:** | | Porcentaje | | | | |
| **Supuestos:** | La información de los certificados es consolidada por cada Centro de Inspección Técnico Vehicular a nivel nacional. | | | | | | | | | | |
| **Fuente y bases de datos:** | Ministerio de Transportes y Comunicaciones | | | | | | | | | | |
|  | **Líne a de**  **base** | **Valor actua l** | **Logros esperados** | | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2021** | **202**  **2** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | SLB | SVA | PD | 65.0  % | 70.0  % | 75.0  % | 80.0  % | 85.0  % | 90.0  % | 95.0  % | 100.0  % |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha técnica del indicador** | |
| **Objetivo prioritario 4:** | Lograr las velocidades seguras para la protección de los usuarios viales |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de fallecidos y lesionados en siniestros imputables al exceso de velocidad |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Justificació n:** | | Indicador de resultado que permite identificar el riesgo que enfrentan y la seguridad de la que disponen los usuarios de las vías, a consecuencia de conductores que circulan con velocidades inapropiadas referente a la vía por donde se desplazan. De esta manera, los actores involucrados podrán asumir las medidas preventivas y correctivas que permitan reducir progresivamente el grado de víctimas en la ocurrencia de este tipo siniestros. | | | | | | | | | | |
| **Responsabl e del indicador:** | | Dirección General de Política y Regulación en Transporte Multimodal / Dirección de Seguridad Vial | | | | | | | | | | |
| **Limitacione s del indicador:** | | La existencia de siniestros de tránsito no reportado y limitaciones en los atestados policiales y libros de ocurrencias (veracidad de los datos). En el caso de siniestros con consecuencias fatales, establecer la causa demora todo el periodo de investigación fiscal.  Aún no se dispone de datos respecto al número de lesionados para los siniestros viales no fatales desagregado por causa.  Para la proyección al 2030, se está considerando el Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030 de la OMS. | | | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | | Fórmula: | | | | | | | | | | |
| (Número de fallecidos y lesionados en siniestros imputables al exceso de  velocidad/ total de fallecidos y lesionados registrados en siniestros viales) \* 100 | | | | | | | | | | |
| Especificaciones técnicas: | | | | | | | | | | |
| Periodicidad anual. | | | | | | | | | | |
| **Sentido esperado del**  **indicador:** | | Descendente | | | | **Parámetro de medición:** | | Porcentaje | | | | |
| **Supuestos:** | | Se presenta siniestros no reportados, sobre todo en aquellas comisarías que no cuentan con infraestructura tecnológica adecuada. | | | | | | | | | | |
| **Fuente y bases de datos:** | | Observatorio Nacional de Seguridad Vial | | | | | | | | | | |
|  | | **Línea de base** | **Valor actu al** | **Logros esperados** | | | | | | | | |
| **Año:** | | **2021** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | | 45.2  % | 45.2  % | 44.2  % | 43.2  % | 42.2  % | 41.2  % | 40.2  % | 39.2  % | 38.2  % | 37.2  % | 36.2  % |
| **Ficha técnica del indicador** | | | | | | | | | | | | |
| **Objetivo prioritario 4:** | Lograr las velocidades seguras para la protección de los usuarios viales | | | | | | | | | | | |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de vehículos que exceden la velocidad establecida | | | | | | | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Justificaci ón:** | Indicador de resultado que permite identificar los vehículos que exceden los límites de velocidad en las vías, poniendo en riesgo la seguridad de los usuarios de las vías. De esta manera, los actores involucrados podrán asumir las medidas  preventivas y correctivas que permitan reducir progresivamente el grado de víctimas en la ocurrencia de este tipo siniestros. | | | | | | | | | | | |
| **Responsa ble del indicador:** | Ministerio de Transportes y Comunicaciones | | | | | | | | | | | |
| **Limitacion es del indicador:** | Cantidad de equipamiento tecnológico para la medición de velocidad en puntos establecidos de intervención. | | | | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | Fórmula: | | | | | | | | | | | |
| (Número de vehículos que exceden la velocidad establecida / Número de vehículos evaluados) \* 100 | | | | | | | | | | | |
| Especificaciones técnicas: | | | | | | | | | | | |
| Periodicidad anual | | | | | | | | | | | |
| **Sentido esperado**  **del indicador:** | Descendente | | | | | **Parámetro de medición:** | | Porcentaje | | | | |
| **Supuestos**  **:** |  | | | | | | | | | | | |
| **Fuente y bases de datos:** | Ministerio de Transportes y Comunicaciones | | | | | | | | | | | |
|  | **Líne a de**  **base** | | **Valor actua l** | **Logros esperados** | | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | SLB | | SVA | PD | PD | 90.0  % | 85.0  % | 70.0  % | 55.0  % | 40.0  % | 25.0% | 10.0% |
| **Ficha técnica del indicador** | | | | | | | | | | | | |
| **Objetivo prioritario 5:** | | Disponer una infraestructura vial segura para los usuarios viales. | | | | | | | | | | |
| **Nombre del indicador:** | | Tasa de variación interanual de Km de infraestructura segura para ciclistas en zonas urbanas | | | | | | | | | | |
| **Justificación:** | | Mediante este indicador se tendrá la medición de la infraestructura vial segura para vehículos de movilidad personal, en particular bicicletas, por ser considerados usuarios de las vías especialmente vulnerables | | | | | | | | | | |
| **Responsable del indicador:** | | Ministerio de Transportes y Comunicaciones | | | | | | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Limitaciones del indicador:** | La información utilizada para la medición de este indicador será declarada por los Gobiernos Regionales y Locales consultados, conforme los lineamientos de medición proporcionados por la Dirección de Seguridad Vial | | | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | Fórmula: | | | | | | | | | | |
| (Total de km de infraestructura segura para ciclistas en zonas urbanas / Total de km de infraestructura segura para ciclistas en zonas urbanas en la línea base) -1 | | | | | | | | | | |
| Especificaciones técnicas: | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | |
| **Sentido esperado del indicador:** | Ascendente | | | | **Parámetro de medición:** | | Porcentaje | | | | |
| **Supuestos:** | La medición de este indicador está sujeta a la información proporcionada por Gobiernos Locales | | | | | | | | | | |
| **Fuente y bases de datos:** | Ministerio de Transportes y Comunicaciones | | | | | | | | | | |
|  | **Línea de base** | **Valor actua l** | **Logros esperados** | | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **202**  **5** | **2026** | **2027** | **202**  **8** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 13.5  % | 13.5  % | 20% | 10% | 10% | 10  % | 10% | 10% | 10% | 10% | 10% |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha técnica del indicador** | |
| **Objetivo prioritario 5:** | Disponer una infraestructura vial segura para los usuarios viales |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de red vial nacional evaluada mediante Auditorías y/o Inspecciones de Seguridad Vial (ASV/ISV). |
| **Justificación:** | Mediante este indicador se podrá identificar los tramos de la red vial nacional evaluados bajo los criterios de una Auditoría/Inspección de Seguridad Vial, herramienta que permite identificar riesgos en las vías e incrementar las medidas de seguridad vial para reducir la ocurrencia de siniestros en las zonas  evaluadas. |
| **Responsable del indicador:** | Ministerio de Transportes y Comunicaciones |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Limitaciones del indicador:** | Las ASV/ISV por si solas no garantizan la mejora de las vías. Comprenden la evaluación de las vías y la elaboración de propuestas.  La ejecución de las propuestas de las ASV/ISV deberá ser implementada bajo la gestión del administrador de la vía. | | | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | Fórmula: | | | | | | | | | | |
| (Kms. de red vial nacional evaluada mediante Auditorías y/o Inspecciones de Seguridad Vial) / (Kms. Totales de red vial nacional) x 100 | | | | | | | | | | |
| Especificaciones técnicas: | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | |
| **Sentido esperado del indicador:** | Ascendente | | | | **Parámetro de medición:** | | Porcentaje | | | | |
| **Supuestos:** | La cantidad de Kms. de red vial nacional evaluada mediante Auditorías/Inspecciones de Seguridad Vial corresponderá a lo reportado por la Dirección de Seguridad Vial.  Se considera los Kms. Totales de red vial nacional lo reportado por el SINAC. | | | | | | | | | | |
| **Fuente y bases de datos:** | Ministerio de Transportes y Comunicaciones | | | | | | | | | | |
|  | **Línea de base** | **Valor actual** | **Logros esperados** | | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2021** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 2.7% | 2.7% | 3% | 3.5% | 4% | 5% | 6% | 7% | 8% | 9% | 10% |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha técnica del indicador** | |
| **Objetivo prioritario 6:** | Reducir el impacto socioeconómico y a la salud derivado de siniestros viales en las víctimas |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de vehículos involucrados en siniestros viales con SOAT o CAT vigentes |
| **Justificaci ón:** | Indicador que permite estimar los vehículos que circulan en las vías a nivel nacional que cuentan con seguro vigente contra accidentes de tránsito, cumplimiento las condiciones y requisitos técnicos establecidos en la normativa nacional, que permita ser efectivo ante la ocurrencia de un siniestro de tránsito  y cubrir los gastos demandados por las víctimas a consecuencia de ellos. |
| **Responsab le del indicador:** | Ministerio de Transportes y Comunicaciones |
| **Limitacion es del indicador:** |  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Método de cálculo:** | Fórmula: | | | | | | | | | | | |
| (Número de vehículos involucrados en siniestros con SOAT o CAT vigentes/ Total de Vehículos en involucrados en siniestros viales) X 100 | | | | | | | | | | | |
| Especificaciones técnicas: | | | | | | | | | | | |
| Periodicidad anual. | | | | | | | | | | | |
| **Sentido esperado**  **del indicador:** | Ascendente | | | | | **Parámetro de medición:** | | Porcentaje | | | | |
| **Supuestos:** | Se considera información actualizada, registrada por las compañías aseguradoras sobre la vigencia del SOAT y CAT al momento del siniestro vial | | | | | | | | | | | |
| **Fuente y bases de datos:** | Observatorio Nacional de Seguridad Vial | | | | | | | | | | | |
|  | **Líne a de**  **base** | | **Valor actua l** | **Logros esperados** | | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | | **2021** | **202**  **2** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | SLB | | SVA | PD | 30.0% | 40.0  % | 50.0  % | 60.0  % | 70.0  % | 80.0  % | 90.0  % | 100.0  % |
| **Ficha técnica del indicador** | | | | | | | | | | | | |
| **Objetivo prioritario 6:** | | Reducir el impacto socioeconómico y a la salud derivado de siniestros viales en las víctimas | | | | | | | | | | |
| **Nombre del indicador:** | | Porcentaje de lesionados de siniestros viales que fallecen antes de ser ingresados a un centro de salud | | | | | | | | | | |
| **Justificació n:** | | Mediante el presente indicador se podrá medir la efectividad de la estrategia y los protocolos implementados de atención pre y hospitalaria a víctimas de siniestros viales | | | | | | | | | | |
| **Responsabl e del indicador:** | | Ministerio de Salud | | | | | | | | | | |
| **Limitacione s del indicador:** | |  | | | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | | Fórmula: | | | | | | | | | | |
| (Número de lesionados de siniestros viales que fallecen antes de ser ingresados a un centro de salud / Total de lesionados por siniestros viales) X 100 | | | | | | | | | | |
| Especificaciones técnicas: | | | | | | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Periodicidad anual | | | | | | | | | | | |
| **Sentido esperado**  **del indicador:** | Descendente | | | | **Parámetro de medición:** | | | Porcentaje | | | | |
| **Supuestos:** | El registro de la información dependerá del sistema de registro de cada centro de salud público y privado | | | | | | | | | | | |
| **Fuente y bases de datos:** | Ministerio de Salud | | | | | | | | | | | |
|  | **Líne a de**  **base** | **Valor actua l** | **Logros esperados** | | | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2021** | **202**  **2** | **202**  **3** | **2024** | **2025** | | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | SLB | SVA | PD | PD | 90.0  % | 85.0  % | | 70.0  % | 55.0  % | 40.0  % | 25.0  % | 10.0  % |
| **Ficha técnica del indicador** | | | | | | | | | | | | |
| **Objetivo prioritario 6:** | Reducir el impacto socioeconómico y a la salud derivado de siniestros viales en las víctimas | | | | | | | | | | | |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de efectividad de la atención posterior a víctimas, victimaria y sus familias. | | | | | | | | | | | |
| **Justificació n:** | Mediante este indicador se tendrá registro de la atención brindada por el Estado a víctimas, victimarios y sus familias en casos de siniestros viales | | | | | | | | | | | |
| **Responsabl e del indicador:** | Observatorio Nacional de Seguridad Vial | | | | | | | | | | | |
| **Limitacione s del indicador:** | La medición del indicado se encuentra sujeta a su registro en la plataforma del ONSV | | | | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | Fórmula: | | | | | | | | | | | |
| (Número de personas reportadas como Víctimas y/o victimarios atendidos  mediante protocolo / Total de víctimas y/o victimarios de siniestros viales reportados) X 100 | | | | | | | | | | | |
| Especificaciones técnicas: | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | |
| **Sentido esperado del indicador:** | Ascendente | | | | **Parámetro de medición:** | | Porcentaje | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Supuestos:** | La medición de este indicador este sujeto a la aprobación del registro de las víctimas de siniestros viales en la base de datos del ONSV | | | | | | | | | | |
| **Fuente y bases de datos:** | Observatorio Nacional de Seguridad Vial | | | | | | | | | | |
|  | **Líne a de**  **base** | **Valor actua l** | **Logros esperados** | | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2021** | **202**  **2** | **202**  **3** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | SLB | SVA | PD | PD | 10.0  % | 25.0  % | 40.0  % | 55.0  % | 70.0  % | 85.0  % | 100.0  % |

# Anexo A-5. Fichas técnicas indicadores de cada servicio

## OP 1 Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales

### L 1.1. Fortalecer la articulación intersectorial y la coordinación interinstitucional de la gestión para la seguridad vial

***S 1.1.1. Asistencia técnica para el diseño y evaluación de instrumentos de gestión de seguridad vial con enfoque de visión cero, fiable para entidades públicas en los tres niveles de gobierno.***

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura de servicio N°1** | | | | | | | | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 1 Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales. | | | | | | | |
| **Lineamiento de la política:** | L 1.1. Fortalecer la articulación intersectorial interinstitucional de la gestión para la seguridad vial. | | | | | y | la | coordinación |
| **Nombre del servicio:** | S 1.1.1 Asistencia técnica para el diseño y evaluación de instrumentos de gestión de seguridad vial con enfoque de visión cero, fiable para entidades públicas en los tres niveles de gobierno. | | | | | | | |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de entidades públicas en los tres niveles de gobierno que  recibieron asistencia técnica para la elaboración del Plan de Seguridad Vial con enfoque visión cero | | | | | | | |
| **Justificación:** | El indicador es adecuado porque cuantifica el número de entidades que reciben asistencia técnica para la elaboración del plan de seguridad vial con enfoque visión cero.  El indicador permite realizar el seguimiento oportuno a las entidades que han elaborado instrumentos de gestión de seguridad con enfoque de visión cero. Dicha acción tendrá evidencias a través de la evaluación de los instrumentos  implementados en las entidades públicas de los tres niveles de gobierno. | | | | | | | |
| **Responsable del indicador:** | Dirección de Seguridad Comunicaciones (MTC). | Vial | (DSV) | - | Ministerio | de |  | Transportes y |
| **Limitaciones para la**  **medición del indicador:** | No existen limitaciones. | | | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura de servicio N°1** | | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 | | | | | | | | |
| **Especificaciones técnicas:**  A= Porcentaje de entidades públicas en los tres niveles de gobierno que recibieron asistencia técnica para la elaboración del Plan de Seguridad Vial con enfoque visión cero.  B= Número total de entidades públicas en los tres niveles de gobierno que recibieron asistencia técnica para la elaboración del Plan de Seguridad Vial con enfoque visión cero por año.  C= Número total de entidades públicas de los tres niveles de gobierno por año. | | | | | | | | |
| **Sentido esperado del**  **indicador:** | Ascendente | | | | **Tipo de indicador de**  **servicio:** | | Cobertura | | |
| **Fuente y base de datos:** | **Fuente de datos:**  Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).  **Base de datos:**  Registros Administrativos de la Dirección de Seguridad Vial (DSV) | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | - | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 0 | 12 | 23 | 34 | 45 | 56 | 67 | 78 | 89 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad de servicio N°1** | | | | | | | | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 1 Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales. | | | | | | | |
| **Lineamiento de la política:** | L 1.1. Fortalecer la articulación intersectorial interinstitucional de la gestión para la seguridad vial. | | | | | y | la | coordinación |
| **Nombre del servicio:** | S 1.1.1 Asistencia técnica para el diseño y evaluación de instrumentos de gestión de seguridad vial con enfoque de visión cero, fiable para entidades públicas en los tres niveles de gobierno. | | | | | | | |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de entidades públicas en los tres niveles de gobierno, asistidas que lograron implementar su Plan de Seguridad Vial con enfoque visión cero. | | | | | | | |
| **Justificación:** | El indicador es adecuado porque permite cuantificar el porcentaje de entidades asistidas que lograron aprobar su Plan de Seguridad Vial con enfoque de visión cero.  El indicador permite medir a través del seguimiento a entidades asistidas que lograron aprobar su plan de seguridad vial. | | | | | | | |
| **Responsable del indicador:** | Dirección de Seguridad Comunicaciones (MTC). | Vial | (DSV) | - | Ministerio | de |  | Transportes y |
| **Limitaciones para la medición del indicador:** | No existen limitaciones. | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 | | | | | | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad de servicio N°1** | | | | | | | | | |
|  | **Especificaciones técnicas:**  A= Porcentaje de entidades públicas en los tres niveles de gobierno, asistidas que lograron implementar su Plan de Seguridad Vial con enfoque visión cero. B= Número total de entidades públicas en los tres niveles de gobierno, asistidas que lograron implementar su Plan de Seguridad Vial con enfoque visión cero por año.  C= Número total de entidades públicas de los tres niveles de gobiernos asistidas por año. | | | | | | | | |
| **Sentido esperado del indicador:** | Ascendente | | | | **Tipo de indicador de servicio:** | | Calidad - Fiabilidad | | |
| **Fuente y base de datos:** | **Fuente de datos:**  Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).  **Base de datos:**  Registros Administrativos de la Dirección de Seguridad Vial (DSV) | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | - | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 0 | 12 | 23 | 34 | 45 | 56 | 67 | 78 | 89 |

### L 1.2 Fortalecer la articulación del sistema de información

***S 1.2.1. Servicios en línea sobre el sistema de información de seguridad vial, articulada para entidades públicas y privadas.***

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura de servicio N°2** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 1 Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales. |
| **Lineamiento de la política:** | L 1.2. Fortalecer la articulación del sistema de información. |
| **Nombre del servicio:** | S 1.2.1. Servicios en línea sobre el sistema de información de seguridad vial, articulada para entidades públicas y privadas. |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de entidades públicas y privadas que acceden a la información del Observatorio Nacional de Seguridad Vial. |
| **Justificación:** | Este indicador nos ayuda a medir el número de entidades públicas y privadas que, luego de ser difundido el servicio, las mismas, soliciten el acceso a la plataforma web.  El indicador permite medir la cobertura, a través del seguimiento de las  entidades que tuvieron alcance e información de la plataforma web para su acceso. |
| **Responsable del indicador:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). |
| **Limitaciones para la**  **medición del indicador:** | No existen limitaciones. |
|  | **Fórmula:** |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura de servicio N°2** | | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | A = (B/C) \*100 | | | | | | | | |
| **Especificaciones técnicas:**  A= Porcentaje de entidades públicas y privadas que acceden a la información del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.  B= Número total de entidades públicas y privadas que acceden a la información del Observatorio Nacional de Seguridad Vial por año.  C= Número total de entidades públicas y privadas que participaron de la socialización de la plataforma por año.  Universo del denominador: Para el cálculo de este indicador, se considera tener como número total de entidades públicas y privadas que fueron parte de la difusión del servicio para su acceso.  Observatorio Nacional de Seguridad Vial: Plataforma que articula y facilita los mecanismos tecnológicos para el proceso de integración de los registros y recolección de información de las bases de datos | | | | | | | | |
| **Sentido esperado del indicador:** | Ascendente | | | | **Tipo de indicador de servicio:** | | Cobertura | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:** Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)  **Base de datos:**  Base de datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV). | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | - | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 0 | 4 | 8 | 10 | 12 | 14 | 16 | 18 | 20 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad del servicio N°2** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 1 Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales. |
| **Lineamiento de la política:** | L 1.1. Fortalecer la articulación intersectorial y la coordinación interinstitucional de la gestión para la seguridad vial. |
| **Nombre del servicio:** | S 1.2.1. Servicios en línea sobre el sistema de información de seguridad vial, articulada para entidades públicas y privadas. |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de entidades públicas y privadas que cuentan con información articulada a través del Observatorio Nacional de Seguridad Vial. |
| **Justificación:** | Este indicador nos ayuda a medir el número de entidades públicas y privadas que, luego de ser acceder a la información brindada por el observatorio, cuentan con un sistema para la interoperabilidad y articulación de la información.  El indicador permite medir a través del seguimiento de las entidades que tuvieron alcance de información de la plataforma web para su acceso y lograron poseer su sistema para la interoperabilidad y articulación. |
| **Responsable del indicador:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad del servicio N°2** | | | | | | | | | |
| **Limitaciones para la medición del indicador:** | - | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 | | | | | | | | |
| **Especificaciones técnicas:**  A= Porcentaje de entidades públicas y privadas que cuentan con información articulada a través del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.  B= Número total de entidades públicas y privadas que cuentan con información articulada a través del Observatorio Nacional de Seguridad Vial por año.  C= Número total de entidades públicas y privadas que tiene acceso a la información del Observatorio Nacional de Seguridad Vial por año.  Observatorio Nacional de Seguridad Vial: Plataforma que articula y facilita los mecanismos tecnológicos para el proceso de integración de los registros  y recolección de información de las bases de datos | | | | | | | | |
| **Sentido esperado del indicador:** | Ascendente | | | | **Tipo de indicador de servicio:** | | Calidad-Articulación | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:**  Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV).  **Base de datos:**   * Base de datos de Accidentes de Tránsito del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV). * Base de datos del Observatorio Regional de Seguridad Vial (ORSV). | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | - | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 0 | 35 | 46 | 57 | 68 | 79 | 90 | 100 | 100 |

### L 1.3 Generar conocimiento técnico en seguridad vial

***1.3.1. Asistencia técnica para la actualización técnica normativa en seguridad vial, fiable para funcionarios y especialistas de entidades públicas.***

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°3** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 1 Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales. |
| **Lineamiento de la política:** | L 1.3. Generar conocimiento técnico en seguridad vial |
| **Nombre del servicio:** | S 1.3.1. Asistencia técnica para la actualización técnica normativa en seguridad vial, fiable para funcionarios y especialistas de entidades públicas. |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de funcionarios y especialistas de entidades públicas involucrados en la seguridad vial que recibieron asistencia técnica normativa. |
| **Justificación:** | El indicador es adecuado porque cuantifica el número funcionarios y especialistas que recibieron asistencia técnica, los cuales desarrollarán habilidades y capacidades suficientes en temas de seguridad vial para la  actualización normativa de la misma materia. |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°3** | | | | | | | | | |
|  | El indicador permitirá realizar el seguimiento oportuno a las entidades que han actualizado su normativa en seguridad vial. | | | | | | | | |
| **Responsable del**  **indicador:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | | | | | | | |
| **Limitaciones para la medición del indicador:** | * La alta rotación de los profesionales en los tres niveles de gobierno. * El número de funcionarios y especialistas capacitados por entidad puede ser de 1 a más. | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 | | | | | | | | |
| **Especificaciones técnicas:**  A= Porcentaje de funcionarios y especialistas de entidades públicas involucrados en la seguridad vial que recibieron asistencia técnica normativa. B= Número total de funcionarios y especialistas de entidades públicas involucrados en la seguridad vial que recibieron asistencia técnica normativa por año  C= Número total de funcionarios y especialistas en total notificados sobre la asistencia técnica por año.  Universo del denominador: Aquellos funcionarios y especialistas de las entidades públicas que fueron notificados sobre la asistencia técnica a nivel nacional, es decir, se identificarán las direcciones, áreas u oficinas, de las entidades públicas relacionadas a la seguridad vial. | | | | | | | | |
| **Sentido esperado del indicador:** | Ascendente | | | | **Tipo de indicador de servicio:** | | Cobertura | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:**  Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones.  **Base de datos:**  Dirección de Seguridad Vial (DSV) | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | - | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 0 | 2. | 4.2 | 16.1 | 28.1 | 40.1 | 52.1 | 64.1 | 76.0 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad de servicio N°3** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 1 Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales. |
| **Lineamiento de la política:** | L 1.3. Generar conocimiento técnico en seguridad vial. |
| **Nombre del servicio:** | S 1.3.1. Asistencia técnica para la actualización técnica normativa en seguridad vial, fiable para funcionarios y especialistas de entidades públicas. |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de funcionarios y especialistas de entidades públicas acreditados  en la aplicación de la normatividad en seguridad vial bajo los estándares del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. |
| **Justificación:** | El indicador permite cuantificar el porcentaje de funcionarios y especialistas de entidades públicas acreditados en la aplicación de la normatividad en seguridad vial bajo los estándares del Ministerio de Transportes y |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad de servicio N°3** | | | | | | | | | |
|  | Comunicaciones para incorporar y actualizar normativa en seguridad vial en las entidades de su competencia.  El indicador permite facilitar el seguimiento de los funcionarios y especialistas de entidades públicas que incorporarán normativas en seguridad vial a fin de realizar acciones de mejoras necesarias, teniendo como impulsores a los funcionarios y especialistas quienes fortalecerán sus capacidades en materia  de seguridad vial. | | | | | | | | |
| **Responsable del indicador:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | | | | | | | |
| **Limitaciones para la medición del**  **indicador:** | * La alta rotación de los profesionales en los tres niveles de gobierno. * El número de funcionarios y especialistas capacitados por región puede ser de 1 a más. | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 | | | | | | | | |
| **Especificaciones técnicas:**  A= Porcentaje de funcionarios y especialistas de entidades públicas acreditados en la aplicación de la normatividad en seguridad vial bajo los estándares del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.  B= Número total de funcionarios y especialistas de entidades públicas acreditados en la aplicación de la normatividad en seguridad vial bajo los estándares del Ministerio de Transportes y Comunicaciones por año.  C= Número total de funcionarios y especialistas de entidades públicas que recibieron asistencia técnica normativa. | | | | | | | | |
| **Sentido**  **esperado del indicador:** | Ascendente | | | | **Tipo de**  **indicador de servicio:** | | Calidad - Fiabilidad | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:**  Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones.  **Base de datos:**  Dirección de Seguridad Vial (DSV) | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | Se tiene detectada la población objetivo de cantidad de funcionarios y especialistas a capacitar. | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 0 | 2.1 | 4.2 | 16.1 | 28.1 | 40.1 | 52.1 | 64.1 | 76.0 |

### S 1.3.2. Programas de Desarrollo de Capacidades en seguridad vial, fiables para estudiantes de educación superior pública y privada.

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°4** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 1 Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales. |
| **Lineamiento de la política:** | L 1.1. Fortalecer la articulación intersectorial y la coordinación interinstitucional de la gestión para la seguridad vial. |
| **Nombre del servicio:** | S 1.3.2. Programas de Desarrollo de Capacidades en seguridad vial, fiables para estudiantes de educación superior pública y privada. |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°4** | | | | | | | | | |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de estudiantes de educación superior pública y privada, asistidos por el Programa de desarrollo de capacidades en seguridad vial. | | | | | | | | |
| **Justificación:** | Este indicador es el más adecuado porque permite cuantificar el número de estudiantes de nivel superior pública y privada que recibieron asistencia mediante Programas de desarrollo de capacidades en seguridad vial.  Asimismo, el indicador se mide registrando los datos de los estudiantes que participaron del programa desarrollado mediante capacitaciones y talleres. | | | | | | | | |
| **Responsable del indicador:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | | | | | | | |
| **Limitaciones para la medición del**  **indicador:** | - | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 | | | | | | | | |
| **Especificaciones técnicas:**  A= Porcentaje de estudiantes de educación superior pública y privada, asistidos por el Programa de desarrollo de capacidades en seguridad vial. B= Número total de estudiantes de educación superior pública y privada, asistidos por el Programa de desarrollo de capacidades en seguridad vial por año.  C= Número total de estudiantes de educación superior pública y privada objetivo del programa por año.  Universo del denominador: Estudiantes de educación superior pública y privada que tengan facultades de ingeniería civil o tránsito y se encuentren en las regiones con mayor índice de siniestralidad (Lima Metropolitana,  Arequipa, La Libertad, Piura). | | | | | | | | |
| **Sentido esperado del indicador:** | Ascendente | | | | **Tipo de indicador de servicio:** | | Cobertura | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:**  Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).  **Base de datos:**  Registros de la Dirección de Seguridad Vial (DSV). | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | Se espera que, una vez implementado el programa, el personal destinado a capacitación se incremente, por lo que las personas capacitadas también se incrementan con los años. | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 0 | 0 | 10 | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad de servicio N°4** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 1 Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales. |
| **Lineamiento de la política:** | L 1.3. Generar conocimiento técnico en seguridad vial. |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad de servicio N°4** | | | | | | | | | |
| **Nombre del servicio:** | S 1.3.2. Programas de Desarrollo de Capacidades en seguridad vial, fiables para estudiantes de educación superior pública y privada. | | | | | | | | |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de estudiantes de educación superior pública y privada que aprobaron estudios vinculados a la seguridad vial. | | | | | | | | |
| **Justificación:** | Este indicador de calidad mide el porcentaje de estudiantes de educación superior pública y privada que, luego de haber sido asistidos, fueron evaluados y aprobaron estudios vinculados a la seguridad vial. Este servicio  por su naturaleza tiene información fiable. | | | | | | | | |
| **Responsable del indicador:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | | | | | | | |
| **Limitaciones para la**  **medición del indicador:** | La medición del indicador se realizará una vez que el programa esté aprobado. | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 | | | | | | | | |
| **Especificaciones técnicas:**  A= Porcentaje de estudiantes de educación superior pública y privada que aprobaron estudios vinculados a la seguridad vial.  B= Número de estudiantes de educación superior pública y privada que aprobaron estudios vinculados a la seguridad vial por año.  C= Número total de estudiantes de educación superior pública y privada objetivo del programa por año..  Universo del denominador: Estudiantes de educación superior pública y privada que tengan facultades de ingeniería civil o tránsito y se encuentren  en las regiones con mayor índice de siniestralidad (Lima Metropolitana, Arequipa, La Libertad, Piura). | | | | | | | | |
| **Sentido esperado del indicador:** | Ascendente | | | | **Tipo de indicador de servicio:** | | Calidad - Fiabilidad | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:**  Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).  **Base de datos:**  Registros de la Dirección de Seguridad Vial (DSV). | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | Se espera que el programa de desarrollo de capacidades inicie en el año 2024. | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 0 | 0 | 10 | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 |

***S 1.3.3. Programa de formación en seguridad vial, fiable para técnicos y profesionales vinculados a la gestión vial, transporte y tránsito.***

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura de servicio N°5** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 1 Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales. |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura de servicio N°5** | | | | | | | | | |
| **Lineamiento de la política:** | L 1.3. Generar conocimiento técnico en seguridad vial | | | | | | | | |
| **Nombre del servicio:** | S 1.3.3. Programa de formación en seguridad vial, fiable para técnicos y profesionales vinculados a la gestión vial, transporte y tránsito. | | | | | | | | |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de técnicos y profesionales vinculados a la gestión vial, transporte y tránsito que han participado en el programa. | | | | | | | | |
| **Justificación:** | El indicador es adecuado porque cuantifica el número de técnicos y profesionales vinculados a la gestión vial que participaron en el Programa de formación en seguridad vial, los cuales desarrollarán habilidades y capacidades suficientes en temas de seguridad vial para que puedan ser desarrollados en su jurisdicción. El indicador permitirá realizar el seguimiento oportuno a los profesionales que complementarán sus conocimientos en  materia de seguridad vial. | | | | | | | | |
| **Responsable del indicador:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | | | | | | | |
| **Limitaciones para la medición del**  **indicador:** | No se conoce la cantidad de profesionales vinculados al transporte y tránsito. La cantidad de técnicos y profesionales vinculados a la gestión vial, transporte y tránsito varía año a año. | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 | | | | | | | | |
| **Especificaciones técnicas:**  A= Porcentaje de técnicos y profesionales vinculados a la gestión vial, transporte y tránsito que han participado en el programa.  B= Número total de técnicos y profesionales vinculados a la gestión vial, transporte y tránsito que han participado en el programa por año  C= Número total de técnicos y profesionales objetivo del programa  Universo del denominador: funcionarios y especialistas de las entidades públicas que fueron notificados sobre la asistencia técnica a nivel nacional. | | | | | | | | |
| **Sentido esperado del indicador:** | Ascendente | | | | **Tipo de indicador de servicio:** | | Cobertura | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:**  Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).  **Base de datos:**  Registros de la Dirección de Seguridad Vial (DSV). | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | - | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 0 | 0 | 10 | 25 | 40 | 45 | 65 | 75 | 80 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad de servicio N°5** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 1 Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales. |
| **Lineamiento de la política:** | L 1.3. Generar conocimiento técnico en seguridad vial |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad de servicio N°5** | | | | | | | | | |
| **Nombre del servicio:** | S 1.3.3. Programa de formación en seguridad vial, fiable para técnicos y profesionales vinculados a la gestión vial, transporte y tránsito. | | | | | | | | |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de técnicos y profesionales vinculados a la gestión vial, transporte y tránsito que han aprobado el programa de formación en seguridad vial. | | | | | | | | |
| **Justificación:** | El indicador permite medir de cualitativamente la calidad del servicio brindado a los técnicos y profesionales vinculados a la gestión vial que han aprobado el programa de formación en seguridad vial.  El indicador permite facilitar el seguimiento de la población objetivo, a fin de realizar acciones de mejoras necesarias, teniendo como impulsores a los funcionarios y especialistas quienes fortalecerán sus capacidades en materia de seguridad vual. | | | | | | | | |
| **Responsable del**  **indicador:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | | | | | | | |
| **Limitaciones para la medición del indicador:** | No se conoce la cantidad de profesionales vinculados al transporte y tránsito. La cantidad de técnicos y profesionales vinculados a la gestión vial, transporte y tránsito varía año a año. | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 | | | | | | | | |
| **Especificaciones técnicas:**  A= Porcentaje de técnicos y profesionales vinculados a la gestión vial, transporte y tránsito que han aprobado el programa de formación en seguridad vial.  B= Número total de técnicos y profesionales vinculados a la gestión vial, transporte y tránsito que han aprobado el programa de formación en seguridad vial por año.  C= Número total de técnicos y profesionales que se registraron en el programa en regiones que registran alto índice de siniestralidad.  Regiones de alto índice de siniestralidad: (Lima Metropolitana, Arequipa, La Libertad, Piura). | | | | | | | | |
| **Sentido**  **esperado del indicador:** | Ascendente | | | | **Tipo de**  **indicador de servicio:** | | Calidad - Fiabilidad | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:**  Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).  **Base de datos:**  Registros de la Dirección de Seguridad Vial (DSV). | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | Se espera que, una vez implementado el programa, el personal destinado a  capacitación se incremente, por lo que las personas capacitadas también se incrementen con los años. | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 0 | 0 | 10 | 25 | 40 | 45 | 65 | 75 | 80 |

### L 1.4 Mejorar los procesos de supervisión, fiscalización y sanción de la seguridad vial.

***S 1.4.1. Fiscalización, sanción y supervisión a conductas de riesgo en el tránsito y transporte, continua para usuarios viales.***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°6** | | | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 1 Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales. | | |
| **Lineamiento**  **de la política:** | L 1.4. Mejorar los procesos de supervisión, fiscalización y sanción de la seguridad vial. | | |
| **Nombre del servicio:** | S 1.4.1. Fiscalización, sanción y supervisión a conductas de riesgo en el tránsito y transporte, continua para usuarios viales. | | |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de usuarios viales que fueron fiscalizados, supervisados o sancionados en el año de estudio. | | |
| **Justificació n:** | El indicador es adecuado porque cuantifica el número de usuarios viales que fueron fiscalizados, supervisados o sancionados en el año de estudio, los cuales infringieron la ley o normas de tránsito y pusieron en riesgo la vida de los demás. El indicador permitirá realizar el seguimiento oportuno a  los usuarios viales en zonas con alto siniestro de vial. | | |
| **Responsabl e del indicador:** | Policía Nacional del Perú - PNP | | |
| **Limitacione s para la medición del**  **indicador:** | No existen limitaciones. | | |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 | | |
| **Especificaciones técnicas:**  A= Porcentaje de usuarios viales que fueron fiscalizados, supervisados o sancionados en el año de estudio.  B= Número total de usuarios viales que fueron fiscalizados, supervisados o sancionados en el año de estudio por año.  C= Número total de usuarios viales de muestra en regiones o ciudades con alto índice de siniestralidad vial por año  Regiones de alto índice de siniestralidad: (Lima Metropolitana, Arequipa, La Libertad, Piura). | | |
| **Sentido esperado del**  **indicador:** | Ascendente | **Tipo de indicador de servicio:** | Cobertura |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:**   * Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) * Policía Nacional del Perú (PNP) * Gobiernos Regionales | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°6** | | | | | | | | | |
|  | \* Gobiernos Locales  **Base de datos:**   * Registro de intervenciones de fiscalización de la SUTRAN * Registro de intervenciones de fiscalización de la PNP * Registro de intervenciones de fiscalización de los Gobiernos Regionales. * Registro de intervenciones de fiscalización de los Gobiernos Locales. | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | Las entidades encargadas de la fiscalización y sanción deberán diseñar la estrategia sus procesos mejorados. | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 0 | 1.4 | 9.3 | 15.8 | 23.3 | 27.6 | 34.9 | 51.2 | 67.5 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad de servicio N°6** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 1 Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales. |
| **Lineamiento de la política:** | L 1.4. Mejorar los procesos de supervisión, fiscalización y sanción de la seguridad vial. |
| **Nombre del servicio:** | S 1.4.1. Fiscalización, sanción y supervisión a conductas de riesgo en el tránsito y transporte, continua para usuarios viales. |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de fiscalización, supervisión o sanción a usuarios viales por región |
| **Justificació n:** | El indicador permite cuantificar el porcentaje Fiscalización, sanción y supervisión a conductas de riesgo en el tránsito y transporte, continua  para usuarios viales, es decir, cuántas operaciones de conductas de riesgo se hicieron en las regiones y dónde es más frecuente. |
| **Responsabl e del indicador:** | Policía Nacional del Perú - PNP |
| **Limitacione s para la medición**  **del indicador:** | * Existe ya una base de sanciones no pagadas las cuales fueron fiscalizadas sin la aplicación de una estrategia. * Se necesita recopilar la información de la cantidad de fiscalizaciones realizadas en el año base. |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 |
| **Especificaciones técnicas:**  A= Porcentaje de fiscalización, supervisión o sanción a usuarios viales por región.  B= Número total de fiscalizaciones, supervisiones o sanciones a usuarios viales por región por año.  C= Número total regiones de alto índice de siniestralidad (Top 4)  Regiones de alto índice de siniestralidad: (Lima Metropolitana, Arequipa, La Libertad, Piura).  Se espera que existan menos fiscalizaciones, supervisiones y sanciones a conductas de riesgo, por lo que los resultados reflejarían una pendiente descendente. |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad de servicio N°6** | | | | | | | | | |
| **Sentido esperado del indicador:** | Descendente | | | | **Tipo de indicador de servicio:** | | Calidad - Continuidad | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:**   * Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN). * Policía Nacional del Perú (PNP). * Gobiernos locales y gobiernos regionales.   **Base de datos:**   * Registro de infracciones de la SUTRAN. Registro de infracciones de la PNP * Registro de infracciones del SAT - LIMA y de Gobiernos locales. * Registro de infracciones de los gobiernos regionales. | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | - | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | ND | 3 | 6 | 10.6 | 13.5 | 16 | 20 | 26 | 40 |

***S 1.4.2. Sistema de Monitoreo de Transporte y Tránsito (SMT), eficaz para entidades públicas vinculadas al transporte y tránsito a nivel nacional.***

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°7** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 1 Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales. |
| **Lineamiento de la política:** | L 1.4. Mejorar los procesos de supervisión, fiscalización y sanción de la seguridad vial. |
| **Nombre del servicio:** | S 1.4.2. Sistema de Monitoreo de Transporte y Tránsito (SMT), eficaz para entidades públicas vinculadas al transporte y tránsito a nivel nacional. |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de entidades públicas que integran su información al Sistema de Monitoreo de Transporte y Tránsito (SMT). |
| **Justificació n:** | El indicador es adecuado porque cuantifica el porcentaje de entidades públicas quienes integran su información al Sistema de Monitoreo de Transporte y Tránsito (SMT), simplificando los procesos y optimizando los recursos de las entidades de manera estandarizada y de fácil acceso. El  indicador permitirá realizar el seguimiento de cobertura a las entidades que forman parte la plataforma propuesta. |
| **Responsabl**  **e del indicador:** | Dirección General de Autorizaciones en Transporte - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) |
| **Limitacione s para la medición del**  **indicador:** | No existen limitaciones. |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°7** | | | | | | | | | |
|  | **Especificaciones técnicas:**  A= Porcentaje de entidades públicas que integran su información al Sistema de Monitoreo de Transporte y Tránsito (SMT)  B= Número total de entidades públicas que integran su información al Sistema de Monitoreo de Transporte y Tránsito (SMT) por año.  C= Número total de entidades públicas vinculadas al transporte y tránsito a nivel nacional por año.  Universo del denominador: Entidades habilitadas al transporte de tránsito terrestre en el año base.  SMT: Sistema de Monitoreo de Transporte y Tránsito | | | | | | | | |
| **Sentido esperado**  **del indicador:** | Ascendente | | | | **Tipo de indicador de servicio:** | | Cobertura | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:**   * Dirección General de Autorizaciones en Transporte (DGATR) - Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC). * Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN). * Gobiernos regionales. * Gobiernos locales.   **Base de datos:**   * Registro Nacional de Transporte de Carga del MTC * Registros de fiscalización de la SUTRAN. * Registros de autorizaciones de Gobiernos regionales y locales. | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | Para la medición de este indicador, se consideran entidades públicas vinculadas al tránsito y transporte, por ello, la información que nos puedan brindar otras entidades no se encuentra bajo control exclusivo del MTC. | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 0 | 0 | 1.5 | 9.1 | 20.3 | 25.7 | 34.9 | 51.2 | 67.4 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad de servicio N°7** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 1 Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales. |
| **Lineamiento de la política:** | L 1.4. Mejorar los procesos de supervisión, fiscalización y sanción de la seguridad vial. |
| **Nombre del servicio:** | S 1.4.2. Sistema de Monitoreo de Transporte y Tránsito (SMT), eficaz para entidades públicas vinculadas al transporte y tránsito a nivel nacional. |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de entidades públicas que mejoraron su sistema de información bajo los estándares del Sistema de Monitoreo de Transporte y Tránsito  (SMT). |
| **Justificació n:** | El indicador permite cuantificar el porcentaje de entidades públicas que, luego de tener la información necesaria y eficaz mediante el Sistema de Monitoreo de Transporte y Tránsito (SMT), simplificando los procesos y ello implicaría la eficacia del sistema propuesto en este servicio. |
| **Responsabl e del**  **indicador:** | Dirección General de Autorizaciones en Transporte - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad de servicio N°7** | | | | | | | | | |
| **Limitacione s para la medición del indicador:** | No existen limitaciones. | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 | | | | | | | | |
| **Especificaciones técnicas:**  A= Porcentaje de entidades públicas que mejoraron su sistema de información bajo los estándares del Sistema de Monitoreo de Transporte y Tránsito (SMT).  B= Número total de entidades públicas que mejoraron su sistema de información bajo los estándares del Sistema de Monitoreo de Transporte y Tránsito (SMT). por año.  C= Número total de entidades públicas que integran su información al Sistema de Monitoreo de Transporte y Tránsito (SMT) por año  Universo del denominador: Entidades públicas que inicialmente integran su información al Sistema de Monitoreo de Transporte y Tránsito (SMT).  SMT: Sistema de Monitoreo de Transporte y Tránsito | | | | | | | | |
| **Sentido esperado del indicador:** | Ascendente | | | | **Tipo de indicador de servicio:** | | Calidad - Eficacia | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:**   * Dirección General de Autorizaciones en Transporte (DGATR) - Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC). * Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN). * Gobiernos regionales. * Gobiernos locales.   **Base de datos:**   * Registro Nacional de Transporte de Carga del MTC * Registros de fiscalización de la SUTRAN. * Registros de autorizaciones de Gobiernos regionales y locales. | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | Para la medición de este indicador, se consideran entidades públicas vinculadas al tránsito y transporte, por ello, la información que nos puedan brindar otras enno se encuentra bajo control exclusivo del MTC. | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 0 | 0.0 | 0.0 | 0.10 | 2.38 | 18.65 | 34.92 | 51.19 | 67.46 |

## OP2 Reducir los comportamientos que generan riesgo de afectación a la vida de los usuarios viales en la movilidad

### L 2.1 Mejorar los programas de educación vial dirigido a los usuarios viales.

***S 2.1.1. Servicios de educación vial, oportuna para las y los estudiantes de educación básica regular.***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°8** | | | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 2 Reducir los comportamientos que generan riesgo de afectación a la vida de los usuarios viales en la movilidad. | | |
| **Lineamiento de la**  **política:** | L 2.1. Mejorar los programas de educación vial dirigida a los usuarios viales. | | |
| **Nombre del servicio:** | S 2.1.1. Servicios de educación vial, oportuna para las y los estudiantes de educación básica. | | |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de estudiantes de educación básica cuyas instituciones educativas implementan la educación vial en el marco de la estrategia multisectorial de educación vial | | |
| **Justificació n:** | El indicador es adecuado porque cuantifica el número de estudiantes, cuyas instituciones educativas implementan la educación vial en el marco de la Estrategia Multisectorial de educación vial. Este indicador es idóneo porque nos permitirá evidenciar el fortalecimiento de las competencias en materia de  seguridad vial a las comunidades educativas | | |
| **Responsabl e del indicador:** | Ministerio de Educación (MINEDU). | | |
| **Limitacione s para la medición del**  **indicador:** | Se determinará la cantidad del público objetivo cuando se implemente el servicio. | | |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 | | |
| **Especificaciones técnicas:**  A= Porcentaje de estudiantes de educación básica cuyas instituciones educativas implementan la educación vial en el marco de la estrategia multisectorial de educación vial.  B= Número total de estudiantes de educación básica cuyas instituciones educativas implementan la educación vial en el marco de la estrategia multisectorial de educación vial por año.  C= Número total de estudiantes en regiones con alto índice de siniestralidad vial por año.  Regiones con alto índice de siniestralidad: Lima Metropolitana, Arequipa, Piura, La Libertad. | | |
| **Sentido esperado del**  **indicador:** | Ascendente | **Tipo de indicador de servicio:** | Cobertura |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:**  Ministerio de Educación (MINEDU).  **Base de datos:**  Registros administrativos del MINEDU. | | |
| **Supuestos:** | El desarrollo del servicio se desarrolla en coordinación entre el MINEDU y el MTC.  La aprobación del curso de capacitación en materia de seguridad Vial le serviría al docente para su evaluación curricular en la carrera pública magisterial.  El curso se desarrollará a través de jornadas de capacitación y talleres en materia de seguridad vial, considerando una estrategia articulada entre | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°8** | | | | | | | | | |
|  | MINEDU y el MTC.  Se espera que el curso de capacitación inicie previa aprobación de la Estrategia Multisectorial de Educación Vial 2022-2026.  Son dichos profesores capacitados los que brindarán el curso de seguridad vial a los alumnos de educación básica en las aulas. | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | ND | 2 | 8 | 12.5 | 15 | 20 | 30 | 40 | 50 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad del servicio N°8** | | | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 2 Reducir los comportamientos que generan riesgo de afectación a la vida de los usuarios viales en la movilidad. | | |
| **Lineamiento de la**  **política:** | L 2.1. Mejorar los programas de educación vial dirigida a los usuarios viales. | | |
| **Nombre del servicio:** | S 2.1.1. Servicios de educación vial, oportuna para las y los estudiantes de educación básica. | | |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de actividades formativas en educación vial a estudiantes de educación básica contenidos en la Estrategia Multisectorial de Educación Vial que se brinda en el plazo oportuno. | | |
| **Justificació n:** | El indicador permite facilitar el seguimiento de actividades formativas en educación vial a estudiantes de educación básica aplicando la Estrategia Multisectorial de Educación Vial de forma oportuna a fin de realizar acciones de mejoras necesarias, es el ámbito educativo de educación básico. | | |
| **Responsabl e del**  **indicador:** | Ministerio de Educación (MINEDU). | | |
| **Limitacione s para la medición**  **del indicador:** | No existen limitaciones. | | |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 | | |
| **Especificaciones técnicas:**  A= Porcentaje de actividades formativas en educación vial a estudiantes de educación básica contenidos en la Estrategia Multisectorial de Educación Vial que se brinda en el plazo oportuno.  B= Número de actividades formativas en educación vial a estudiantes de educación básica contenidos en la Estrategia Multisectorial de Educación Vial que se brinda en el plazo oportuno por año.  C= Número total de actividades formativas en educación vial a estudiantes de educación básica proyectadas en regiones con alto índice de siniestralidad por año  Regiones con instituciones educativas con alto índice de siniestralidad: Lima Metropolitana, Arequipa, Piura, La Libertad. | | |
| **Sentido esperado** | Ascendente | **Tipo de indicador de servicio:** | Calidad - Oportunidad |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad del servicio N°8** | | | | | | | | | |
| **del indicador:** |  | | | |  | |  | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:**  Ministerio de Educación (MINEDU).  **Base de datos:**  Registros administrativos del MINEDU. | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | El desarrollo del servicio se desarrolla en coordinación entre el MINEDU y el MTC.  La aprobación del curso de capacitación en materia de seguridad Vial le serviría al docente para su evaluación curricular en la carrera pública magisterial. | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | ND | 2 | 8 | 12.5 | 15 | 20 | 30 | 40 | 50 |

### 2.1.2. Programa de educación y sensibilización en seguridad vial, fiable para conductores infractores y no infractores

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°9** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 2 Reducir los comportamientos que generan riesgo de afectación a la vida de los usuarios viales en la movilidad. |
| **Lineamiento**  **de la política:** | L 2.1. Mejorar los programas de educación vial dirigida a los usuarios viales. |
| **Nombre del servicio:** | 2.1.2. Programa de educación y sensibilización en seguridad vial, fiable para conductores infractores y no infractores |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de conductores infractores y no infractores que acceden al Programa de educación y sensibilización en seguridad vial |
| **Justificació n:** | El indicador es adecuado porque cuantifica el número de conductores infractores y no infractores que acceden Programa de educación y sensibilización en seguridad vial quienes recibirán el dictado de las clases en formato presencial y/o remoto. El indicador permitirá realizar el seguimiento de la cobertura del servicio al público objetivo. |
| **Responsabl e del**  **indicador:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) |
| **Limitacione s para la medición del**  **indicador:** | Puede haber usuarios que llevan varios cursos en la plataforma educativa. Se determinará la cantidad del público objetivo cuando se implemente el servicio |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 |
| **Especificaciones técnicas:**  A= Porcentaje de conductores infractores y no infractores que acceden al Programa de educación y sensibilización en seguridad vial  B= Número total de conductores infractores y no infractores que acceden al Programa de educación y sensibilización en seguridad vial por año.  C= Número total de conductores infractores y no infractores que se inscriben en la plataforma para asistir al curso. |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°9** | | | | | | | | | |
|  | Habrá a disposición cursos destinados a conductores (infractores o no infractores), conductora de motocicletas, conductora de bicicleta, conductora de vehículos de movilidad personal, y peatones. El indicador es la totalidad de los usuarios sin diferenciarlos del curso recibido. | | | | | | | | |
| **Sentido esperado del indicador:** | Ascendente | | | | **Tipo de indicador de servicio:** | | Cobertura | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:**  Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).  Dirección de Circulación Vial (DCV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).  **Base de datos:**  Registros administrativos de la Dirección de Seguridad Vial del MTC. Registros administrativos de la Dirección de Circulación Vial del MTC. | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | El desarrollo del indicador se encuentra vinculado con la programación de capacitaciones que desarrolla la Dirección de Seguridad Vial en el marco del desarrollo del PPR 0138.  El programa de capacitación consta de dos fases una sincrónica y otra asincrónica, el cual se viene dictando de forma efectiva desde diciembre de 2021.  El indicador no ha sido calculado antes porque el programa recién inició fines de 2021. El valor para el 2022 es un esperado aproximado. | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | ND | 3 | 7.5 | 10 | 14 | 20 | 30 | 46 | 60 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad del servicio N°9** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 2 Reducir los comportamientos que generan riesgo de afectación a la vida de los usuarios viales en la movilidad. |
| **Lineamiento de la**  **política:** | L 2.1. Mejorar los programas de educación vial dirigida a los usuarios viales. |
| **Nombre del servicio:** | 2.1.2. Programa de educación y sensibilización en seguridad vial, fiable para conductores infractores y no infractores |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de conductores infractores y no infractores que aprueban el curso  de seguridad vial según los lineamientos impartidos por la Dirección de Seguridad Vial. |
| **Justificació n:** | El indicador permite cuantificar el porcentaje de conductores infractores que aprueban el curso de seguridad vial. El indicador permite facilitar el seguimiento de los conductores infractores que deben recibir los programas,  con información fidedigna en el curso de conductores infractores. |
| **Responsabl e del indicador:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad del servicio N°9** | | | | | | | | | |
| **Limitacione s para la medición del indicador:** | Puede haber conductores infractores que no se matriculan en el Curso de Seguridad Vial para conductores infractores. | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100  **Especificaciones técnicas:**  A= Porcentaje de conductores infractores y no infractores que aprueban el curso de seguridad vial según los lineamientos impartidos por la Dirección de Seguridad Vial.  B= Número total de conductores infractores y no infractores que aprueban el curso de seguridad vial según los lineamientos impartidos por la Dirección de Seguridad Vial por año  C= Número total de conductores infractores y no infractores registrados que acceden al curso de seguridad vial. | | | | | | | | |
| **Sentido esperado del indicador:** | Ascendente | | | | **Tipo de indicador de servicio:** | | Calidad - Fiabilidad | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:**  Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).  Dirección de Circulación Vial (DCV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).  **Base de datos:**  Registros administrativos de la Dirección de Seguridad Vial del MTC. Registros administrativos de la Dirección de Circulación Vial del MTC. | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | El desarrollo del indicador se encuentra vinculado con la programación de capacitaciones que desarrolla la Dirección de Seguridad Vial en el marco del desarrollo del PPR 0138.  El programa de capacitación consta de dos fases una sincrónica y otra asincrónica, el cual se viene dictando de forma efectiva desde diciembre de 2021.  El indicador no ha sido calculado antes porque el programa recién inició fines de 2021. El valor para el 2022 es un esperado aproximado. | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 0 | 20 | 28 | 32 | 39 | 48 | 61 | 69 | 77 |

***L 2.2 Optimizar el proceso técnico - administrativo de licenciamiento a conductores de vehículos mayores y menores.***

No presenta servicios porque el lineamiento es de carácter regulatorio.

### L 2.3 Desarrollar planes de control en vía a comportamientos de riesgo de usuarios.

No presenta servicios asociados.

### L 2.4 Alinear el programa de formación de conductores a cualificaciones establecidas en el MNCP dirigido a operadores de transporte.

No presenta servicios asociados.

### L 2.5 Optimizar el proceso de información y comunicación de la seguridad vial.

***2.5.1 Programas de difusión para conductas de riesgo en la movilidad y sensibilización, focalizada para usuarios viales.***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°10** | | | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 2 Reducir los comportamientos que generan riesgo de afectación a la vida de los usuarios viales en la movilidad. | | |
| **Lineamiento de la política:** | L 2.5. Optimizar el proceso de información y comunicación de la seguridad vial. | | |
| **Nombre del servicio:** | 2.5.1 Programas de difusión para conductas de riesgo en la movilidad y sensibilización, focalizada para usuarios viales. | | |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de usuarios viales que reconocen la existencia de campañas sobre seguridad vial. | | |
| **Justificació n:** | El indicador es adecuado porque cuantifica el número de personas que reconocen campañas enfocadas a conductas de riesgo en seguridad vial, ejecutadas a través del diseño y la implementación diferenciada de las estrategias de información y comunicación sobre seguridad vial.  El indicador permitirá realizar el seguimiento oportuno a los usuarios viales con información en seguridad vial. | | |
| **Responsabl**  **e del indicador:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | |
| **Limitacione** | El indicador mide la cantidad de usuarios viales que participan de las mismas pero debido a la dificultad de la medición de personas influenciadas por la campaña, se realizarán encuestas a los habitantes de las regiones con alto índice de siniestralidad. | | |
| **s para la** |
| **medición** |
| **del** |
| **indicador:** |
|  | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 | | |
| **Método de cálculo:** | A= Porcentaje de usuarios viales que reconocen la existencia de campañas sobre seguridad vial.  B= Número total Porcentaje de usuarios viales que reconocen la existencia de campañas sobre seguridad vial por año  C= Número total de usuarios viales objetivo de 14 y más años. | | |
|  | Población objetivo: Usuarios viales de 14 y más años de edad que son habitantes de las regiones con alto índice de siniestralidad (Lima Metropolitana, Piura, Arequipa, La Libertad). | | |
|  | El público objetivo es una estimación de alcance al número de personas que, como institución, es nuestra meta de difusión. | | |
| **Sentido esperado del indicador:** | Ascendente | **Tipo de indicador de servicio:** | Cobertura |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°10** | | | | | | | | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:**  Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)  **Base de datos:**  Registros del Observatorio Nacional de Seguridad vial (ONSV) | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | Las campañas de comunicación se realizarán empleando diversos canales, como los tradicionales (radio y televisión), y a través de las redes sociales. | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 0 | 15 | 20 | 30 | 35 | 45 | 5 | 65 | 70 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad del servicio N°10** | | | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 2 Reducir los comportamientos que generan riesgo de afectación a la vida de los usuarios viales en la movilidad. | | |
| **Lineamiento de la política:** | L 2.5. Optimizar el proceso de información y comunicación de la seguridad vial. | | |
| **Nombre del servicio:** | 2.5.1 Programas de difusión para conductas de riesgo en la movilidad y sensibilización, focalizada para usuarios viales. | | |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de programas de difusión para conductas de riesgo a usuarios viales según particularidades del territorio. | | |
| **Justificació n:** | El indicador permite cuantificar el porcentaje programas de difusión para conductas de riesgo en la movilidad y sensibilización para usuarios viales de acuerdo a ciertos grupos con necesidades específicas. | | |
| **Responsabl e del**  **indicador:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | |
| **Limitacione s para la medición del indicador:** | El indicador mide la cantidad de programas elaborados de acuerdo a las características territorial, cultural, de la población. | | |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 | | |
| **Especificaciones técnicas:**  A= Porcentaje de programas de difusión para conductas de riesgo a usuarios viales según particularidades del territorio.  B= Número total de programas de difusión para conductas de riesgo a usuarios viales según particularidades del territorio por año  C= Número total de grupos identificados con características similares para elaboración de programas de difusión. | | |
| **Sentido esperado**  **del indicador:** | Ascendente | **Tipo de indicador de servicio:** | Calidad - Focalizado |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad del servicio N°10** | | | | | | | | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:**  Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)  **Base de datos:**  Registro de la Dirección de Seguridad Vial (DSV) | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | - | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 0 | 5 | 8 | 10 | 12 | 14 | 15 | 16 | 20 |

## OP3 Lograr estándares óptimos de seguridad vehicular que protejan la vida de los usuarios viales

### L 3.1 Definir los procesos y requisitos para el ingreso, operación y baja de vehículos del parque automotor.

***S 3.1.1. Programa de homologación vehicular bajo estándares de seguridad vial, fiable para entidades públicas y privadas involucradas***

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°11** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 3 Lograr estándares óptimos de seguridad vehicular que protejan la vida de los usuarios viales. |
| **Lineamiento**  **de la política:** | L 3.1. Definir los procesos y requisitos para el ingreso, operación y baja de vehículos del parque automotor. |
| **Nombre del servicio:** | S 3.1.1. Programa de homologación vehicular bajo estándares de seguridad vial, fiable para entidades públicas y privadas involucradas |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de entidades públicas y privadas que acceden al programa de homologación vehicular bajo estándares de seguridad vial |
| **Justificació n:** | El indicador es adecuado porque cuantifica el número de entidades públicas y privadas que acceden programa de homologación vehicular bajo estándares de seguridad vial, mediante campañas de difusión, cursos y capacitaciones a efectos de garantiza la implementación y cumplimiento de las normas de seguridad vial homologada internacionalmente para vehículos importados producidos y comercializados en el Perú. |
| **Responsabl e del**  **indicador:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). |
| **Limitacione s para la medición del**  **indicador:** | El número de entidades públicas y privadas puede varias de acuerdo año de estudio. |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 |
| **Especificaciones técnicas:**  A= Porcentaje de entidades públicas y privadas que acceden al programa de homologación vehicular bajo estándares de seguridad vial. |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°11** | | | | | | | | | |
|  | B= Número total de entidades públicas y privadas que acceden al programa de homologación vehicular bajo estándares de seguridad vial por año.  C= Número total de entidades públicas y privadas que fueron notificadas sobre el programa de homologación vehicular por año.  C: Las entidades públicas y privadas que fueron notificadas sobre el programa de homologación vehicular se refiere a aquel grupo de entidades identificadas y a la vez grupo objetivo quienes recibirán alcance de la existencia de los programas de homologación vehicular- | | | | | | | | |
| **Sentido esperado del**  **indicador:** | Ascendente | | | | **Tipo de indicador de servicio:** | | Cobertura | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:**  Ministerio de Transportes y Comunicaciones - (MTC). | | | | | | | | |
| **Base de datos:**  Registro Nacional de Homologación Vehicular | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | Se considerará únicamente las marcas de vehículos motorizados. Además, para ser contados como una marca de vehículos con estándares de seguridad, se deberá verificar que todos los modelos que pongan a disposición cumplan con los estándares de seguridad. Sobre las proyecciones, no se ha estimado una línea base por lo que se ha planteado  posibles logros esperados que deberían garantizar un avance progresivo. | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 0 | 30 | 37 | 44 | 51 | 58 | 65 | 72 | 79 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad del servicio N°11** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 3 Lograr estándares óptimos de seguridad vehicular que protejan la vida de los usuarios viales. |
| **Lineamiento de la**  **política:** | L 3.1. Definir los procesos y requisitos para el ingreso, operación y baja de vehículos del parque automotor. |
| **Nombre del servicio:** | S 3.1.1. Programa de homologación vehicular bajo estándares de seguridad vial, fiable para entidades públicas y privadas involucradas |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de entidades públicas y privadas que aplican la homologación vehicular bajo estándares de seguridad vial en los vehículos |
| **Justificació n:** | El indicador permite cuantificar el porcentaje de entidades públicas y privadas que aplican la homologación vehicular bajo estándares de seguridad vial en los vehículos, demostrando los conocimientos adquiridos en el programa. |
| **Responsabl e del indicador:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). |
| **Limitacione s para la medición del indicador:** | La limitación de este indicador es que la validación de los estándares vehiculares responde a la homologación vehicular que dispone criterios para la importación de vehículos nuevos. Por lo que el campo automotor será renovado progresivamente más no retroactivamente. |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad del servicio N°11** | | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 | | | | | | | | |
| **Especificaciones técnicas:**  A= Porcentaje de entidades públicas y privadas que aplican la homologación vehicular bajo estándares de seguridad vial en los vehículos.  B= Número de entidades públicas y privadas que aplican la homologación vehicular bajo estándares de seguridad vial en los vehículos por año.  C= Número total de entidades públicas y privadas que acceden al programa de homologación vehicular bajo estándares de seguridad vial por año. | | | | | | | | |
| **Sentido esperado del**  **indicador:** | Ascendente | | | | **Tipo de indicador de servicio:** | | Calidad - Fiabilidad | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:**  Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).  **Base de datos:**  Registros administrativos de la Dirección de Seguridad Vial (DSV) | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | - | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 0 | 30 | 37 | 44 | 51 | 58 | 65 | 72 | 79 |

### S 3.1.2. Inspección técnica vehicular con enfoque de seguridad vial, fiable para la ciudadanía en general, entidades públicas y privadas.

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°12** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 3 Lograr estándares óptimos de seguridad vehicular que protejan la vida de los usuarios viales. |
| **Lineamiento de la política:** | L 3.1. Definir los procesos y requisitos para el ingreso, operación y baja de vehículos del parque automotor. |
| **Nombre del servicio:** | S 3.1.2. Inspección técnica vehicular con enfoque de seguridad vial, fiable para la ciudadanía en general, entidades públicas y privadas. |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de personas naturales y jurídicas cuyos vehículos poseen inspección técnica vehicular. |
| **Justificació n:** | La medición del indicador permitirá cuantificar el número de personas naturales y jurídicas que poseen inspección técnica vehicular a efectos de garantizar la implementación y cumplimiento de las normas de seguridad vehicular, homologadas internacionalmente para vehículos importados,  producidos y comercializados en el Perú. |
| **Responsabl e del indicador:** | Dirección de Metrología (DM) - Instituto Nacional de Calidad (INACAL). |
| **Limitacione s para la** | Para mejorar los procedimientos de Inspección Técnica Vehicular, cabe la posibilidad que se vayan implementando nuevos equipos e instrumentos |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°12** | | | | | | | | | |
| **medición del indicador:** | para uso en los CITV. Por ello, esto supondrá un retroceso en el indicador de cobertura, pero igual es un avance sobre los estándares y mejora en el control de los estándares vehiculares.  La proyección de logros esperados no posee información porque la institución encargada del servicio, realizará los cálculos. | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 | | | | | | | | |
| **Especificaciones técnicas:**  A= Porcentaje de personas naturales y jurídicas cuyos vehículos poseen inspección técnica vehicular.  B= Número de personas naturales y jurídicas cuyos vehículos poseen inspección técnica vehicular por año.  C= Número de personas naturales y jurídicas que solicitan inspección vehicular | | | | | | | | |
| **Sentido esperado del indicador:** | Ascendente | | | | **Tipo de indicador de servicio:** | | Cobertura | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:** | | | | | | | | |
| Instituto Nacional de Calidad **(**INACAL**)**. | | | | |  |  |  |  |
| **Base de datos:** | | | | | | | | |
| Registro de procedimientos publicados por la Dirección de Metrología (DM)  - INACAL. | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | A través del INACAL, se realizará la evaluación de la línea base y se determinará el número de procedimientos existentes y las brechas que faltan por cumplir. | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | ND | 5 | 7.5 | 10.9 | 15 | 20 | 25 | 30 | 35 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad del servicio N°12** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 3 Lograr estándares óptimos de seguridad vehicular que protejan la vida de los usuarios viales. |
| **Lineamiento de la política:** | L 3.1. Definir los procesos y requisitos para el ingreso, operación y baja de vehículos del parque automotor. |
| **Nombre del servicio:** | S 3.1.2. Inspección técnica vehicular con enfoque de seguridad vial, fiable para la ciudadanía en general, entidades públicas y privadas. |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de personas naturales y jurídicas cuyos vehículos acredita el cumplimiento de normas de seguridad vehicular homologadas. |
| **Justificació n:** | La medición de este servicio, permitirá conocer el impacto y la fiabilidad de las inspecciones técnica vehicular en los vehículos de las personas naturales y jurídicas.  Este indicador, precisa cualitativamente el servicio, representando la mejor opción para medir la fiabilidad del servicio. |
| **Responsabl**  **e del indicador:** | - Dirección de Metrología (DM) - Instituto Nacional de Calidad (INACAL). |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad del servicio N°12** | | | | | | | | | |
| **Limitacione s para la medición del indicador:** | Se requiere verificar las fechas en las que se realizó la evaluación con respecto a la fecha de solicitud por lo que se necesita registros digitales y estructurados que permitan medir el indicador.  No se sabe la cantidad de los Centros de Inspección Técnico Vehicular que lleguen a certificarse por el INACAL.  La proyección de logros esperados no posee información porque la institución encargada del servicio, realizará los cálculos. | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 | | | | | | | | |
| **Especificaciones técnicas:**  A= Porcentaje de personas naturales y jurídicas cuyos vehículos acredita el cumplimiento de normas de seguridad vehicular homologadas.  B= Número de personas naturales y jurídicas cuyos vehículos acredita el cumplimiento de normas de seguridad vehicular homologadas por año.  C= Número de personas naturales y jurídicas que solicitan inspección vehicular. | | | | | | | | |
| **Sentido esperado**  **del indicador:** | Ascendente | | | | **Tipo de indicador de servicio:** | | Calidad - Fiabilidad | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:** | | | | | | | | |
| Instituto Nacional de Calidad (INACAL). | | | | |  |  |  |  |
| **Base de datos:** | | | | | | | | |
| Registro de procedimientos publicados por la Dirección de Metrología (DM) - INACAL. | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | Para implementar y progresar con este indicador, se requiere contar con una modificatoria al Decreto Supremo DS 025-2008-MTC en la cual se establezca  la obligatoriedad de que los Centros de Inspección Técnica Vehicular sean acreditados como organismos de inspección por el INACAL. | | | | | | | | |
| A través del INACAL, se realizará la evaluación de la línea base y se  determinará el número de solicitudes existentes y las brechas que faltan por cumplir. | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | ND | 5 | 7.5 | 10.9 | 15 | 20 | 25 | 30 | 35 |

***S 3.1.3. Programas de chatarreo vehicular, eficaz para personas naturales y jurídicas que tienen posesión de vehículos obsoletos y contaminantes.***

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°13** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 3 Lograr estándares óptimos de seguridad vehicular que protejan la vida de los usuarios viales. |
| **Lineamiento de la**  **política:** | L 3.1. Definir los procesos y requisitos para el ingreso, operación y baja de vehículos del parque automotor. |
| **Nombre del servicio:** | S 3.1.3. Programas de chatarreo vehicular, eficaz para personas naturales y jurídicas que tienen posesión de vehículos obsoletos y contaminantes. |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de personas naturales y jurídicas que solicitan el Programa de Chatarreo según normativa del Ministerio de Transportes y Comunicaciones |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°13** | | | | | | | | | |
| **Justificació n:** | La medición del indicador permitirá cuantificar cuántas personas naturales y jurídicas, en zonas urbanas, solicitaron el acceso al Programa de Chatarreo. Dicha información se dará inicialmente con la difusión del programa. Luego se Este indicador representa la mejor opción para medir la cobertura del servicio. | | | | | | | | |
| **Responsabl e del indicador:** | Dirección de Políticas y Normas de Transporte Vial (DPNTRA) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | | | | | | | |
| **Limitacione s para la medición**  **del indicador:** | Falta de implementación de centros de chatarreo. | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 | | | | | | | | |
| **Especificaciones técnicas:**  A= Porcentaje de personas naturales y jurídicas que solicitan el Programa de Chatarreo según normativa del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. B= Número total de personas naturales y jurídicas que solicitan el Programa de Chatarreo según normativa del Ministerio de Transportes y Comunicaciones por año.  C= Número total de personas naturales y jurídicas registrados en la plataforma del Programa de Chatarreo según normativa del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. | | | | | | | | |
| **Sentido esperado**  **del indicador:** | Ascendente | | | | **Tipo de indicador de servicio:** | | Cobertura | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:** | | | | | | | | |
| Dirección General de Autorizaciones en Telecomunicaciones (DGAT) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | | | | | | | |
| **Base de datos:** | | | | | | | | |
| Registros de Plataforma Nacional de Vehículos Chatarrizados - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | Existe una primera Planta de Chatarreo. Como es un servicio nuevo, las proyecciones dependerán del escalamiento del servicio y la acogida del mismo. | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 0 | 3 | 15 | 27 | 39 | 51 | 69 | 75 | 87 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad del servicio N°13** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 3 Lograr estándares óptimos de seguridad vehicular que protejan la vida de los usuarios viales. |
| **Lineamiento de la política:** | L 3.1. Definir los procesos y requisitos para el ingreso, operación y baja de vehículos del parque automotor. |
| **Nombre del servicio:** | S 3.1.3. Programas de chatarreo vehicular, eficaz para personas naturales y jurídicas que tienen posesión de vehículos obsoletos y contaminantes. |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad del servicio N°13** | | | | | | | | | |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de personas naturales y jurídica cuyos vehículos obsoletos y/o contaminantes pasan al proceso de chatarreo, según estándares regulados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. | | | | | | | | |
| **Justificació n:** | La medición de este servicio, permitirá conocer el impacto y la eficacia del programa de chatarreo en las entidades públicas y privadas, quienes dieron de baja sus vehículos contaminantes y obsoletos en convenio con el programa desarrollado en este servicio  Este indicador, precisa cualitativamente el servicio, representando la mejor opción para medir la eficacia del servicio. | | | | | | | | |
| **Responsabl e del indicador:** | Dirección de Políticas y Normas de Transporte Vial (DPNTRA) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | | | | | | | |
| **Limitacione s para la medición del**  **indicador:** | Falta de implementación de centros de chatarreo. | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 | | | | | | | | |
| Especificaciones técnicas:  A= Porcentaje de personas naturales y jurídica cuyos vehículos obsoletos y/o contaminantes pasan al proceso de chatarreo, según estándares regulados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.  B= Número total de personas naturales y jurídica cuyos vehículos obsoletos y/o contaminantes pasan al proceso de chatarreo, según estándares regulados por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones por año.  C= Número total de personas naturales y jurídicas que se inscribieron en el programa de chatarreo vehicular por año. | | | | | | | | |
| **Sentido esperado**  **del indicador:** | Ascendente | | | | **Tipo de indicador de servicio:** | | Calidad - Eficacia | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:** | | | | | | | | |
| Dirección General de Autorizaciones en Telecomunicaciones (DGAT) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | | | | | | | |
| **Base de datos:** | | | | | | | | |
| Registros de Plataforma Nacional de Vehículos Chatarrizados - MTC | | | | | | | |  |
| **Supuestos:** | Existe una primera Planta de Chatarreo. Como es un servicio nuevo, las proyecciones dependerán del escalamiento del servicio y la acogida del mismo. | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2022** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 0 | 3 | 15 | 27 | 39 | 51 | 69 | 75 | 87 |

### L 3.2 Implementar los estándares técnicos de seguridad vehicular.

No presenta servicios asociados.

### L 3.3 Definir parámetros técnicos para la adquisición de flotas vehiculares de entidades públicas y privadas.

***S 3.3.1. Asistencia para la adquisición de flota vehicular con estándares de seguridad técnica, oportuna para entidades públicas y privadas.***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°14** | | | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 3 Lograr estándares óptimos de seguridad vehicular que protejan la vida de los usuarios viales. | | |
| **Lineamiento de la**  **política:** | L 3.3. Definir parámetros técnicos para la adquisición de flotas vehiculares de entidades públicas y privadas. | | |
| **Nombre del servicio:** | S 3.3.1. Asistencia para la adquisición de flota vehicular con estándares de seguridad técnica, oportuna para entidades públicas y privadas. | | |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de entidades públicas y privadas que cuentan con asistencia para la adquisición de flota vehicular con estándares de seguridad técnica | | |
| **Justificació n:** | La medición del indicador permitirá cuantificar el número de entidades privadas y públicas que tuvieron alcance a la asistencia para la adquisición de flota vehicular con estándares de seguridad técnica. Este indicador representa la mejor opción para medir la cobertura del servicio. | | |
| **Responsabl e del indicador:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | |
| **Limitacione s para la medición del**  **indicador:** | No existen limitaciones | | |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 | | |
| **Especificaciones técnicas:**  A= Porcentaje de entidades públicas y privadas que cuentan con asistencia para la adquisición de flota vehicular con estándares de seguridad técnica. B= Número de entidades públicas y privadas que cuentan con asistencia para la adquisición de flota vehicular con estándares de seguridad técnica por año.  C= Número total de Entidades públicas y privadas que fueron notificadas sobre la asistencia de flota vehicular por año.  Respecto a la variable C, la Dirección de Seguridad Vial, identificará entidades públicas y privadas, a quienes notificará la existencia de este servicio. | | |
| **Sentido esperado del**  **indicador:** | Ascendente | **Tipo de indicador de servicio:** | Cobertura |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:** | | |
| Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | |
| **Base de datos:** | | |
| Registros administrativos de la Dirección de Seguridad Vial (DSV) | | |
| **Supuestos:** | Existen entidades públicas y/o privadas que circulan por las vías a nivel nacional, adoptando reglamentaciones internacionales de seguridad sobre los  vehículos de transporte motorizados. Eso no depende de la administración de la Dirección de Seguridad Vial. | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°14** | | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 0 | 0 | 10 | 15 | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad del servicio N°14** | | | | | | | | | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 3 Lograr estándares óptimos de seguridad vehicular que protejan la vida de los usuarios viales. | | | | | | | | |
| **Lineamiento de la**  **política:** | L 3.3. Definir parámetros técnicos para la adquisición de flotas vehiculares de entidades públicas y privadas. | | | | | | | | |
| **Nombre del servicio:** | S 3.3.1. Asistencia para la adquisición de flota vehicular con estándares de seguridad técnica, oportuna para entidades públicas y privadas. | | | | | | | | |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de entidades públicas y privadas que adquirieron una flota vehicular con estándares de seguridad técnica asistida. | | | | | | | | |
| **Justificació n:** | La medición de este servicio, permitirá conocer la calidad del servicio, es decir, cuántas entidades públicas y privadas que adquirieron una flota vehicular con estándares de seguridad técnica asistida. Este indicador, precisa cualitativamente el servicio, permitiendo representando la mejor opción para medir el alcance fiable del servicio. | | | | | | | | |
| **Responsabl e del**  **indicador:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | | | | | | | |
| **Limitacione s para la medición**  **del indicador:** | Las exigencias para un proceso de homologación de vehículos son más administrativas que técnicas.  Aún no existen datos de asistencia técnica sobre adquisición de flota vehicular. | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 | | | | | | | | |
| **Especificaciones técnicas:**  A= Porcentaje de entidades públicas y privadas que adquirieron una flota vehicular con estándares de seguridad técnica asistida.  B= Número de entidades públicas y privadas que adquirieron una flota vehicular con estándares de seguridad técnica asistida por año.  C= Número total de Entidades públicas y privadas asistidas por año | | | | | | | | |
| **Sentido esperado del**  **indicador:** | Ascendente | | | | **Tipo de indicador de servicio:** | | Calidad - Oportunidad | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:** | | | | | | | | |
| Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | | | | | | |  |
| **Base de datos:** | | | | | | | | |
| Registros administrativos de la Dirección de Seguridad Vial (DSV) | | | | | | | |  |
| **Supuestos:** | - | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 0 | 0 | 10 | 15 | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 |

## OP 4 Lograr las velocidades seguras para la protección de los usuarios viales

### L 4.1 Fomentar el uso de instrumentos normativos - técnicos y tecnología para la gestión de la velocidad

***S 4.1.1. Asistencia para la adecuación de infraestructura, componentes viales y velocidades seguras, fiable para gobiernos regionales y locales.***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°15** | | | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 4 Lograr las velocidades seguras para la protección de los usuarios viales | | |
| **Lineamiento**  **de la política:** | L 4.1. Fomentar el uso de instrumentos normativos - técnicos y tecnología para la gestión de la velocidad | | |
| **Nombre del servicio:** | S 4.1.1. Asistencia para la adecuación de infraestructura, componentes viales y velocidades seguras, fiable para gobiernos regionales y locales. | | |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de gobiernos regionales y locales que recibieron asistencia para la adecuación de infraestructura, componentes viales y velocidades seguras. | | |
| **Justificació n:** | La medición del indicador permitirá cuantificar el número de Gobiernos Regionales y Locales que recibirán asistencia para la adecuación de infraestructura, componentes viales y velocidades seguras para que lo asistido pueda aplicarse en su zona de jurisdicción. Dada la información, este indicador, representa la mejor opción para medir la cobertura del servicio. | | |
| **Responsabl e del**  **indicador:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | |
| **Limitacione s para la medición del**  **indicador:** | No existen limitaciones. | | |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 | | |
| **Especificaciones técnicas**:  A= Porcentaje de gobiernos regionales y locales que recibieron asistencia para la adecuación de infraestructura, componentes viales y velocidades seguras.  B= Número total de gobiernos regionales y locales que recibieron asistencia para la adecuación de infraestructura, componentes viales y velocidades seguras por año.  C= Número total de gobiernos regionales y locales | | |
| **Sentido esperado del indicador:** | Ascendente | **Tipo de indicador de servicio:** | Cobertura |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:** | | |
| Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | |
| Gobiernos Regionales | | |
| Gobiernos Locales | | |
| **Base de datos:** | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°15** | | | | | | | | | |
|  | Registros administrativos de la Dirección de Seguridad Vial (DSV) | | | | | | | |  |
| Registros de Gobiernos Regionales y Locales. | | | | | |  |  |  |
| **Supuestos:** | - | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 0 | 1 | 2 | 3 | 5 | 7 | 9 | 12 | 15 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad del servicio N°15** | | | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 4 Lograr las velocidades seguras para la protección de los usuarios viales | | |
| **Lineamiento de la política:** | L 4.1. Fomentar el uso de instrumentos normativos - técnicos y tecnología para la gestión de la velocidad | | |
| **Nombre del servicio:** | S 4.1.1. Asistencia para la adecuación de infraestructura, componentes viales y velocidades seguras, fiable para gobiernos regionales y locales. | | |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de gobiernos regionales y locales que implementan infraestructuras, componentes viales y velocidades seguras, según estándares normativos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. | | |
| **Justificació n:** | La medición de este servicio, permitirá conocer la calidad del servicio, es decir, cuántos gobiernos regionales y locales, implementarán la adecuación de infraestructura, componentes viales y velocidades seguras producto de la asistencia técnica, a efectos de reducir la siniestralidad. Este indicador, precisa cualitativamente el servicio, representando la mejor opción para medir  el alcance fiable del servicio. | | |
| **Responsabl e del indicador:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | |
| **Limitacione s para la medición del**  **indicador:** | No existen limitaciones. | | |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 | | |
| **Especificaciones técnicas:**  A= Porcentaje de gobiernos regionales y locales que implementan infraestructuras, componentes viales y velocidades seguras, según estándares normativos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.  B= Número total de gobiernos regionales y locales que implementan infraestructuras, componentes viales y velocidades seguras, según estándares normativos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. por año.  C= Número total de gobiernos regionales y locales que recibieron asistencia para la adecuación de infraestructura, componentes viales y velocidades seguras por año | | |
| **Sentido esperado**  **del indicador:** | Ascendente | **Tipo de indicador de servicio:** | Calidad - Fiabilidad |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad del servicio N°15** | | | | | | | | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:** | | | | | | | | |
| Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | | | | | | |  |
| Gobiernos Regionales | | |  |  |  |  |  |  |
| Gobiernos Locales | | |  |  |  |  |  |  |
| **Base de datos:** | | | | | | | | |
| Registros administrativos de la Dirección de Seguridad Vial (DSV) | | | | | | | |  |
| Registros de Gobiernos Regionales y Locales. | | | | | |  |  |  |
| **Supuestos:** | - | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 0 | 3 | 9 | 12 | 15 | 21 | 26 | 35 | 50 |

### S 4.1.2. Programa para establecimiento y control de velocidades, fiable para la Red Vial Nacional.

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°16** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 4 Lograr las velocidades seguras para la protección de los usuarios viales |
| **Lineamiento de la política:** | L 4.1. Fomentar el uso de instrumentos normativos - técnicos y tecnología para la gestión de la velocidad |
| **Nombre del servicio:** | S 4.1.2. Programa para establecimiento y control de velocidades, fiable para la Red Vial Nacional. |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje en kilómetros de la Red Vial Nacional intervenidas con control de velocidad mediante dispositivos electrónicos |
| **Justificació n:** | La medición del indicador permitirá cuantificar el Porcentaje de kilómetros de la Red Vial Nacional que fueron intervenidas con control de velocidad producto del programa planteado en esta política. Dada la información, este indicador, representa la mejor opción para medir la cobertura del servicio. |
| **Responsabl e del indicador:** | Superintendencia de Transporte terrestre de personas, carga y mercancías (Sutran) |
| **Limitacione s para la medición del indicador:** | Recursos presupuestales insuficientes para la adquisición de nuevos dispositivos electrónicos que permita ampliar la capacidad de intervenciones en las vías nacionales. |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 |
| **Especificaciones técnicas**:  A= Porcentaje en kilómetros de la Red Vial Nacional intervenidas con control de velocidad mediante dispositivos electrónicos  B= Cantidad en kilómetros de la Red Vial Nacional intervenidas con control de velocidad mediante dispositivos electrónicos. |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°16** | | | | | | | | | |
|  | C= Total en kilómetros de la vía nacional identificados con excesos de velocidad por año.  Consideraciones:   * Dispositivo electrónico: Equipo cinemómetro que permite medir la velocidad de los vehículos en las vías nacionales. * Red Vial Nacional intervenida con dispositivos electrónicos de control de velocidad: Tramos de la red vial nacional donde se efectúa controles de velocidad con dispositivos electrónicos. * Red Vial Nacional identificada con exceso de velocidad: Tramos de vía nacional con ocurrencia de accidentes de tránsito por excesos de velocidad. | | | | | | | | |
| **Sentido esperado del indicador:** | Ascendente | | | | **Tipo de indicador de servicio:** | | Cobertura | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:**  Superintendencia de Transporte terrestre de personas, carga y mercancías (Sutran)  **Base de datos:**  Registros administrativos de la Subgerencia de Fiscalización de Tránsito de la Sutran. | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | - | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 0 | 20 | 23 | 26 | 32 | 35 | 38 | 41 | 44 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad de servicios N°16** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 4 Lograr las velocidades seguras para la protección de los usuarios viales |
| **Lineamiento de la política:** | L 4.1. Fomentar el uso de instrumentos normativos - técnicos y tecnología para la gestión de la velocidad |
| **Nombre del servicio:** | S 4.1.2. Programa para establecimiento y control de velocidades, fiable para la Red Vial Nacional. |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje en kilómetros de la Red Vial Nacional de alta siniestralidad vial que  redujeron casos de siniestralidad vial según estándares de la autoridad competente. |
| **Justificació n:** | La medición de este indicador, permitirá conocer la calidad del servicio, es decir, de los puntos de la Red Vial Nacional que fueron intervenidos por el programa, en cuáles se redujeron los casos de siniestralidad vial.  Este indicador, precisa cualitativamente el servicio, representando la mejor opción para medir el alcance fiable del servicio. |
| **Responsabl**  **e del indicador:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad de servicios N°16** | | | | | | | | | |
| **Limitacione s para la medición del**  **indicador:** | No existen límites en este indicador. | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100  **Especificaciones técnicas**:  A= Porcentaje en kilómetros de la Red Vial Nacional de alta siniestralidad vial que redujeron casos de siniestralidad vial según estándares de la autoridad competente.  B= Cantidad en kilómetros de la Red Vial Nacional de alta siniestralidad vial que redujeron casos de siniestralidad vial según estándares de la autoridad competente.  C= Cantidad en kilómetros de la Red Vial Nacional intervenidas con control de velocidad mediante dispositivos electrónicos | | | | | | | | |
| **Sentido esperado del indicador:** | Ascendente | | | | **Tipo de indicador de servicio:** | | Calidad - Fiabilidad | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:**  Superintendencia de Transporte terrestre de personas, carga y mercancías (Sutran)  **Base de datos:** | | | | | | | | |
| Registros administrativos de la Subgerencia de Fiscalización de Tránsito de la Sutran. | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | Se tienen identificadas las vías donde realizarán controles de velocidad y que disponen de equipamiento tecnológico para dicha medición. | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 0 | 20 | 23 | 26 | 32 | 35 | 38 | 41 | 44 |

***S 4.1.3. Asistencia para el diseño de proyectos de Entornos Escolares Seguros, fiable para gobiernos locales.***

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°17** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 4 Lograr las velocidades seguras para la protección de los usuarios viales |
| **Lineamiento de la política:** | L 4.1. Fomentar el uso de instrumentos normativos - técnicos y tecnología para la gestión de la velocidad |
| **Nombre del servicio:** | S 4.1.3. Asistencia para el diseño de proyectos de Entornos Escolares Seguros, fiable para gobiernos locales. |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de gobiernos locales que recibieron asistencia para el diseño de proyectos de Entornos Escolares Seguros. |
| **Justificació n:** | La medición del indicador permitirá cuantificar el número de gobiernos locales que fueron asistidos para la implementación de entornos escolares seguros |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°17** | | | | | | | | | |
|  | en las zonas escolares de su jurisdicción. Dada la información, este indicador, representa la mejor opción para medir la cobertura del servicio. | | | | | | | | |
| **Responsabl e del indicador:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | | | | | | | |
| **Limitacione s para la medición del**  **indicador:** | La falta de participación de las instituciones para la adopción del programa de entornos escolares seguros. | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 | | | | | | | | |
| **Especificaciones técnicas**:  A= Porcentaje de gobiernos locales que recibieron asistencia para el diseño de proyectos de Entornos Escolares Seguros.  B= Número total de gobiernos locales que recibieron asistencia para el diseño de proyectos de Entornos Escolares Seguros por año.  C= Número total de Gobiernos locales. | | | | | | | | |
| **Sentido esperado del**  **indicador:** | Ascendente | | | | **Tipo de indicador de servicio:** | | Cobertura | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:** | | | | | | | | |
| Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | | | | | | |  |
| **Base de datos:** | | | | | | | | |
| Registros administrativos de la Dirección de Seguridad Vial (DSV) | | | | | | | |  |
| **Supuestos:** | La implementación de zonas escolares seguros depende más de la gestión de los gobiernos locales. | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 0 | 0 | 15 | 23 | 35 | 47 | 58 | 69 | 75 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad del servicio N°17** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 4 Lograr las velocidades seguras para la protección de los usuarios viales |
| **Lineamiento de la**  **política:** | L 4.1. Fomentar el uso de instrumentos normativos - técnicos y tecnología para la gestión de la velocidad |
| **Nombre del servicio:** | S 4.1.3. Asistencia para el diseño de proyectos de Entornos Escolares Seguros, fiable para gobiernos locales. |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de gobiernos locales que implementan entornos escolares seguros  en su área de jurisdicción, en armonía a la calificación de estrellas del iRAP (International Road Assessment Program). |
| **Justificació n:** | La medición de este indicador, permitirá conocer la calidad del servicio, es decir, cuántos gobiernos locales implementaron entornos escolares seguros en su área de jurisdicción, luego de haber recibido la asistencia para su desarrollo en las zonas escolares. |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad del servicio N°17** | | | | | | | | | |
|  | Este indicador, precisa cualitativamente el servicio, permitiendo representando la mejor opción para medir el alcance fiable del servicio. | | | | | | | | |
| **Responsabl e del indicador:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | | | | | | | |
| **Limitacione s para la medición del**  **indicador:** | La falta de participación de las instituciones para la adopción del programa de entornos escolares seguros. | | | | | | | | |
|  | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | **Especificaciones técnicas**:  A= Porcentaje de gobiernos locales que implementan entornos escolares seguros en su área de jurisdicción, en armonía a la calificación de estrellas del iRAP (International Road Assessment Program)..  B= Número total de gobiernos locales que implementan entornos escolares seguros en su área de jurisdicción, en armonía a la calificación de estrellas del iRAP (International Road Assessment Program) por año  C= Número total de gobiernos locales que recibieron asistencia para el diseño de proyectos de Entornos Escolares Seguros por año. | | | | | | | | |
|  | El International Road Assessment Programme (iRAP) es una organización benéfica registrada dedicada a salvar vidas mediante la eliminación de carreteras de alto riesgo en todo el mundo. Al igual que muchas organizaciones benéficas que salvan vidas que trabajan en el ámbito de la salud pública, utilizamos un enfoque sólido y basado en pruebas para prevenir  muertes y sufrimientos innecesarios. | | | | | | | | |
| **Sentido** |  | | | | **Tipo de indicador de servicio:** | |  | | |
| **esperado**  **del** | Ascendente | | | | Calidad - Fiabilidad | | |
| **indicador:** |  | | | |  | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:** | | | | | | | | |
| Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | | | | | | |  |
| Gobiernos Regionales | | |  |  |  |  |  |  |
| Gobiernos Locales | | |  |  |  |  |  |  |
| **Base de datos:** | | | | | | | | |
| Registros administrativos de la Dirección de Seguridad Vial (DSV) | | | | | | | |  |
| Registros de Gobiernos Regionales y Locales. | | | | | |  |  |  |
| **Supuestos:** | La implementación de este programa no estará a cargo de las instituciones educativas sino de gobiernos locales o regionales, sin embargo, las instituciones educativas solicitan la implementación de Entornos Escolares Seguros a sus autoridades como también pueden participar de la implementación. | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 0 | 0 | 15 | 23 | 35 | 47 | 58 | 69 | 75 |

## OP5 Disponer una infraestructura vial segura para los usuarios viales

### L 5.1 Actualizar los instrumentos técnicos de diseño y gestión de infraestructura vial.

No presenta servicios asociados.

### L 5.2 Implementar el proceso de evaluación de riesgo de infraestructura vial en el ámbito urbano y de carreteras.

***S 5.2.1. Evaluaciones en seguridad vial de la infraestructura en la Red Vial Nacional según estándares internacionales, continuas para equipos técnicos en vías de jerarquías nacionales.***

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°18** | | | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 5. Disponer una infraestructura vial segura para los usuarios viales. | | |
| **Lineamiento de la política:** | L 5.2. Implementar el proceso de evaluación de riesgo de infraestructura vial en el ámbito urbano y de carreteras. | | |
| **Nombre del servicio:** | S 5.2.1. Evaluaciones en seguridad vial de la infraestructura en la Red Vial Nacional según estándares internacionales, continuas para equipos técnicos en vías de jerarquías nacionales. | | |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de equipos técnicos en vías de jerarquías nacionales que reciben conocimientos sobre evaluaciones en seguridad vial. | | |
| **Justificació n:** | La medición del indicador permitirá cuantificar el número de equipos técnicos en vías de jerarquías nacionales que reciben conocimientos sobre evaluaciones en seguridad vial para la evaluación de riesgos de la infraestructura desde el proceso de diseño hasta su operación. Dada la información, este indicador, representa la mejor opción para medir la  cobertura del servicio. | | |
| **Responsabl e del indicador:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | |
| **Limitacione s para la medición del**  **indicador:** | No existe aún el servicio mejorado porque no se ha implementado el iRAP. | | |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 | | |
| **Especificaciones técnicas**:  A= Porcentaje de equipos técnicos en vías de jerarquías nacionales que reciben conocimientos sobre evaluaciones en seguridad vial.  B= Número de equipos técnicos en vías de jerarquías nacionales que reciben conocimientos sobre evaluaciones en seguridad vial por año.  C= Número total de equipos técnicos en vías de jerarquías nacionales que reciben conocimientos sobre evaluaciones en seguridad vial para la adopción de estándares internacionales en seguridad vial por año | | |
| **Sentido esperado del**  **indicador:** | Ascendente | **Tipo de indicador de servicio:** | Cobertura |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°18** | | | | | | | | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:**  Dirección de Seguridad Vial – Ministerio de Transportes y Comunicaciones  **Base de datos:**  Registros de la Dirección de Seguridad Vial | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | Se tiene establecido un procedimiento para las evaluaciones de seguridad vial. | | | | | | | | |
|  | **Logros esperados** | | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 0 | 12 | 15 | 18 | 21 | 25 | 28 | 32 | 39 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad del servicio N°18** | | | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 5. Disponer una infraestructura vial segura para los usuarios viales. | | |
| **Lineamiento de la**  **política:** | L 5.2. Implementar el proceso de evaluación de riesgo de infraestructura vial en el ámbito urbano y de carreteras. | | |
| **Nombre del servicio:** | S 5.2.1. Evaluaciones en seguridad vial de la infraestructura en la Red Vial Nacional según estándares internacionales, continuas para equipos técnicos en vías de jerarquías nacionales. | | |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de equipos técnicos en vías de jerarquías nacionales que realizan evaluaciones en seguridad vial de una forma continua. | | |
| **Justificació n:** | La medición de este indicador, permitirá conocer la cantidad de equipos técnicos en vías de jerarquías nacionales que realizan evaluaciones en seguridad vial de una forma continua que realizan evaluaciones de infraestructura vial según estándares internacionales. El servicio ha sido  provisto de forma sostenida en periodos establecidos. | | |
| **Responsabl e del indicador:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | |
| **Limitacione s para la medición del**  **indicador:** | No existen limitaciones. | | |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 | | |
| **Especificaciones técnicas**:  A= Porcentaje de equipos técnicos en vías de jerarquías nacionales que realizan evaluaciones en seguridad vial de una forma continua  B= Número total de equipos técnicos en vías de jerarquías nacionales que realizan evaluaciones en seguridad vial de una forma continua por año  C= Número de equipos técnicos en vías de jerarquías nacionales que reciben conocimientos sobre evaluaciones en seguridad vial por año. | | |
| **Sentido esperado del**  **indicador:** | Ascendente | **Tipo de indicador de servicio:** | Calidad - Continuidad |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:**  Dirección de Seguridad Vial – Ministerio de Transportes y Comunicaciones  **Base de datos:**  Registros de la Dirección de Seguridad Vial | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad del servicio N°18** | | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | - | | | | | | | | |
|  | **Logros esperados** | | | | | | | | |
| **Año:** | **202**  **1** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 0 | 12 | 15 | 18 | 21 | 25 | 28 | 32 | 39 |

### S 5.2.2. Asistencia técnica para el monitoreo permanente de riesgos de infraestructura vial, fiable para gestores de la infraestructura vial en los tres niveles de gobierno.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°19** | | | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 5. Disponer una infraestructura vial segura para los usuarios viales. | | |
| **Lineamiento de la política:** | L 5.1. Actualizar los instrumentos técnicos de diseño y gestión de infraestructura vial. | | |
| **Nombre del servicio:** | S 5.2.2. Asistencia técnica para el monitoreo permanente de riesgos de infraestructura vial, fiable para gestores de la infraestructura vial en los tres niveles de gobierno. | | |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de gestores de la infraestructura vial en los tres niveles de gobierno que recibieron asistencia para el monitoreo permanente de riesgos de  infraestructura vial. | | |
| **Justificació n:** | La medición del indicador permitirá cuantificar el número de gestores de la infraestructura vial en los tres niveles de gobierno que recibieron asistencia para el monitoreo permanente de riesgos de infraestructura vial.  Para el conocimiento de cobertura del servicio, es necesario este indicador, dado que representa la mejor opción para medir la cobertura del servicio. | | |
| **Responsabl e del**  **indicador:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | |
| **Limitacione s para la medición**  **del indicador:** | * Disponibilidad de información oportuna de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes (DGPPT). * La Red Vial Nacional puede aumentar en el periodo bajo análisis. | | |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 | | |
| **Especificaciones técnicas**:  A= Porcentaje de gestores de la infraestructura vial en los tres niveles de gobierno que recibieron asistencia para el monitoreo permanente de riesgos de infraestructura vial.  B= Número de gestores de la infraestructura vial en los tres niveles de gobierno que recibieron asistencia para el monitoreo permanente de riesgos de infraestructura vial por año.  C= Número total de profesionales registrados para la asistencia técnica | | |
| **Sentido esperado del indicador:** | Ascendente | **Tipo de indicador de servicio:** | Cobertura |
|  | **Fuente de datos:** | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°19** | | | | | | | | | |
| **Fuente y bases de datos:** | Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes (DGPPT) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) | | | | | | | | |
| Oficina General de Planeamiento y Presupuesto (OGPP) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) | | | | | | | | |
| **Base de datos:** | | | | | | | | |
| Registros administrativos de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes (DGPPT) | | | | | | | | |
| Registros administrativos de la Oficina General de Planeamiento y  Presupuesto (OGPP) | | | | | | | |  |
| **Supuestos:** | Se obtuvo la información de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes (DGPPT) y la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto (OGPP) | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 0 | 0 | 3 | 6 | 12 | 20 | 30 | 40 | 50 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad del servicio N°19** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 5. Disponer una infraestructura vial segura para los usuarios viales. |
| **Lineamiento de la política:** | L 5.1. Actualizar los instrumentos técnicos de diseño y gestión de infraestructura vial. |
| **Nombre del servicio:** | S 5.2.2. Asistencia técnica para el monitoreo permanente de riesgos de infraestructura vial, fiable para gestores de la infraestructura vial en los tres niveles de gobierno. |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje gestores de la infraestructura vial en los tres niveles de gobierno  que operativizan el monitoreo permanente de la infraestructura vial de acuerdo a los lineamientos emitidos por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones |
| **Justificació n:** | La medición del indicador permitirá conocer el porcentaje gestores de la infraestructura vial en los tres niveles de gobierno que operativizan el monitoreo permanente de riesgos de infraestructura vial.  Este indicador, precisa cualitativamente el servicio, representando la mejor opción para medir el alcance fiable del servicio. |
| **Responsabl e del**  **indicador:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). |
| **Limitacione s para la medición del indicador:** | Disponibilidad de información oportuna de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes (DGPPT).  - La Red Vial Nacional puede aumentar en el periodo bajo análisis. |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 |
| **Especificaciones técnicas**:  A= Porcentaje gestores de la infraestructura vial en los tres niveles de gobierno que operativizan el monitoreo permanente de la infraestructura vial de acuerdo a los lineamientos emitidos por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.  B= Número de gestores de la infraestructura vial en los tres niveles de gobierno que operativizan el monitoreo permanente de la infraestructura vial  de acuerdo a los lineamientos emitidos por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones por año |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad del servicio N°19** | | | | | | | | | |
|  | C= Número total de profesionales registrados para la asistencia técnica | | | | | | | | |
| **Sentido esperado del**  **indicador:** | Ascendente | | | | **Tipo de indicador de servicio:** | | Calidad - Fiabilidad | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:** | | | | | | | | |
| Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) | | | | | | | | |
| **Base de datos:** | | | | | | | | |
| Bases de datos de señalización de la Dirección de Seguridad Vial (DSV) | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | Se obtuvo la información de la Dirección General de Programas y Proyectos de Transportes (DGPPT) y la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto (OGPP) | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 0 | 0 | 1 | 6 | 12 | 20 | 30 | 40 | 50 |

***S 5.2.3. Programa de profesionalización de auditoría e inspección en seguridad vial, precisa para estudiantes de posgrado.***

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°20** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 5. Disponer una infraestructura vial segura para los usuarios viales. |
| **Lineamiento de la política:** | L 5.2. Implementar el proceso de evaluación de riesgo de infraestructura vial en el ámbito urbano y de carreteras. |
| **Nombre del servicio:** | S 5.2.3. Programa de profesionalización de auditoría e inspección en seguridad vial, precisa para estudiantes de posgrado. |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de estudiantes de posgrado matriculados en el curso de auditoría e inspección vial. |
| **Justificació n:** | La medición del indicador permitirá conocer el porcentaje de estudiantes de posgrado matriculados en el curso de auditoría e inspección vial quienes deberán cumplir con el requisito mínimo para su desarrollo. Este indicador de cobertura, precisa cuantitativamente el número de estudiantes matriculados en el curso respecto a los estudiantes cuyas universidades implementaron el curso en convenio con el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Dada la información, este indicador, representa la mejor opción para medir la  cobertura del servicio. |
| **Responsabl e del indicador:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). |
| **Limitacione s para la medición**  **del indicador:** | Actualmente, no existen registros de estudiantes que desarrollaron el curso de auditoría e inspección en seguridad vial. Se espera generar datos con el servicio brindado. |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 |
| **Especificaciones técnicas**: |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°20** | | | | | | | | | |
|  | A= Porcentaje de estudiantes de posgrado matriculados en el curso de auditoría e inspección vial.  B= Número total de estudiantes de posgrado matriculados en el curso de auditoría e inspección vial por año.  C= Número total de estudiantes de posgrados cuyas universidades implementaron el curso de curso de auditoría e inspección vial por año. | | | | | | | | |
| **Sentido esperado del indicador:** | Ascendente | | | | **Tipo de indicador de servicio:** | | Cobertura | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:**  Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).  **Base de datos:**  Registros administrativos de la Dirección de Seguridad Vial (DSV) | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | - | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | ND | 4 | 10.9 | 15.3 | 20.6 | 29.1 | 30.8 | 40 | 50 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad del servicio N°20** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 5. Disponer una infraestructura vial segura para los usuarios viales. |
| **Lineamiento de la**  **política:** | L 5.2. Implementar el proceso de evaluación de riesgo de infraestructura vial en el ámbito urbano y de carreteras. |
| **Nombre del servicio:** | S 5.2.3. Programa de profesionalización de auditoría e inspección en seguridad vial, precisa para estudiantes de posgrado. |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de estudiantes que cuentan con certificación del curso de auditoría e inspección vial acreditado por la universidad. |
| **Justificació n:** | La medición del indicador permitirá conocer el porcentaje de estudiantes que cuentan con certificación del curso de auditoría e inspección vial.  Este indicador, precisa cualitativamente el servicio, permitiendo representando la mejor opción para medir el alcance fiable del servicio. |
| **Responsabl e del indicador:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). |
| **Limitacione s para la medición del**  **indicador:** | No existen limitaciones. |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 |
| A= Porcentaje de estudiantes que cuentan con certificación del curso de auditoría e inspección vial acreditado por la universidad.  B= Número total de estudiantes que cuentan con certificación del curso de auditoría e inspección vial acreditado por la universidad por año.  C= Número total de estudiantes de posgrados cuyas universidades implementaron el curso de curso de auditoría e inspección vial por año. |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad del servicio N°20** | | | | | | | | | |
| **Sentido esperado del indicador:** | Ascendente | | | | **Tipo de indicador de servicio:** | | Calidad - Precisión | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:**  Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).  **Base de datos:**  Registros administrativos de la Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones. | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | - | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | ND | 4 | 10.9 | 15.3 | 20.6 | 29.1 | 30.8 | 40 | 50 |

## OP6 Incrementar la capacidad de respuesta frente a siniestros viales para los usuarios viales.

### L 6.1 Optimizar los procesos de aseguramiento, información y orientación a usuarios viales.

***S 6.1.1 Programa de difusión de información sobre los procesos y alcances del aseguramiento para la atención de siniestros viales, oportuno para usuarios viales.***

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°21** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 6. Incrementar la capacidad de respuesta frente a siniestros viales para los usuarios viales. |
| **Lineamiento de la**  **política:** | L 6.1. Optimizar los procesos de aseguramiento, información y orientación a usuarios viales. |
| **Nombre del servicio:** | S 6.1.1. Programa de difusión de información sobre los procesos y alcances del aseguramiento para la atención de siniestros viales, oportuno para usuarios viales. |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de usuarios viales que recibe información sobre los alcances de aseguramiento. |
| **Justificació n:** | La medición del indicador permitirá conocer el porcentaje de usuarios viales que recibe información sobre los alcances de aseguramiento para la atención de siniestros viales. Este indicador de cobertura precisa cuantitativamente cuántos usuarios viales formaron parte de la estrategia de sensibilización. Dada la información, este indicador, representa la mejor opción para medir la  cobertura del servicio. |
| **Responsabl e del indicador:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). |
| **Limitacione s para la medición**  **del indicador:** | Poca difusión y campañas que permitan conocer al usuario, cuáles son las obligaciones que deben cumplir las empresas de seguro ante la ocurrencia de un siniestro vial. Asimismo, los datos se obtendrán a través de encuestas. |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°21** | | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 | | | | | | | | |
| **Especificaciones técnicas**:  A= Porcentaje de usuarios viales que recibe información sobre los alcances de aseguramiento.  B= Número total de usuarios viales que recibe información sobre los alcances de aseguramiento por año.  C= Número total de la población de muestreo por año.  Universo del denominador: La población de muestreo de las encuestas a realizarse en las regiones con mayor índice de siniestralidad vial (Lima Metropolitana, Arequipa, La Libertad, Piura). | | | | | | | | |
| **Sentido esperado del**  **indicador:** | Ascendente | | | | **Tipo de indicador de servicio:** | | Cobertura | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:**  Asociación Peruana de Empresas de Seguros - APESEG Fondo SOAT  **Base de datos:**  Registros administrativos de la Asociación Peruana de Empresas de Seguros - APESEG  Registros del Fondo SOAT. | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | Las campañas de información válidas deberán ser de disponibilidad oportuna de modo que fortalezcan el sistema de seguros para cumplir con los fines para los cuales fue creado el sistema. Dado que el programa aún no entra en vigencia, se supone que el número de aseguradoras que va ir implementando el programa de difusión de información  va ir en aumento. | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 0 | 0 | 8.0 | 15.0 | 20.0 | 26.3 | 32.3 | 38.3 | 44.3 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad del servicio N°21** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 6. Incrementar la capacidad de respuesta frente a siniestros viales para los usuarios viales. |
| **Lineamiento**  **de la política:** | L 6.1. Optimizar los procesos de aseguramiento, información y orientación a usuarios viales. |
| **Nombre del servicio:** | S 6.1.1. Programa de difusión de información sobre los procesos y alcances  del aseguramiento para la atención de siniestros viales, oportuno para usuarios viales. |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de usuarios viales víctimas de siniestro vial indemnizados por las aseguradoras ante un siniestro vial regulado por el Ministerio de Transportes de Comunicaciones. |
| **Justificació n:** | La medición del indicador permitirá conocer el porcentaje de usuarios viales víctimas de siniestro vial indemnizados por las aseguradoras ante un siniestro vial regulado por el Ministerio de Transportes de Comunicaciones, teniendo en cuenta que existe un porcentaje de víctimas de siniestro vial que no son  indemnizados por las aseguras por diferentes razones: desconocimiento de la cobertura, las aseguradoras no reconocen el hecho de siniestro, entre otros. |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad del servicio N°21** | | | | | | | | | |
| **Responsabl e del indicador:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | | | | | | | |
| **Limitacione s para la medición del**  **indicador:** | Fallas de mercado donde las aseguradoras no comunican específicamente la información al usuario. | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 | | | | | | | | |
| **Especificaciones técnicas**:  A= Porcentaje de usuarios viales víctimas de siniestro vial indemnizados por las aseguradoras ante un siniestro vial regulado por el Ministerio de Transportes de Comunicaciones.  B= Número total de usuarios viales víctimas de siniestro vial indemnizados por las aseguradoras ante un siniestro vial regulado por el Ministerio de Transportes de Comunicaciones por año.  C= Total de la población de muestreo por año.  Universo del denominador: La población de muestreo de las encuestas a realizarse en las regiones con mayor índice de siniestralidad vial (Lima Metropolitana, Arequipa, La Libertad, Piura). | | | | | | | | |
| **Sentido esperado**  **del indicador:** | Ascendente | | | | **Tipo de indicador de servicio:** | | Calidad - Oportunidad | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:**  Asociación Peruana de Empresas de Seguros - APESEG Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)  **Base de datos:**  Registros administrativos de la Asociación Peruana de Empresas de Seguros - APESEG  Registros administrativos de la Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | Las campañas de información válidas deberán ser de disponibilidad oportuna de modo que fortalezcan el sistema de seguros para cumplir con los fines para los cuales fue creado el sistema. Dado que el programa aún no entra en vigencia, se supone que el número de aseguradoras que va ir implementando el programa de difusión de información va ir en aumento. En el año 2023, el MTC en conjunto con INDECOPI y SUSALUD diseñan la estrategia de difusión de información sobre los procesos y alcances del  aseguramiento para la atención de siniestros viales. | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 0 | 0 | 5.5 | 10.9 | 18.6 | 32.1 | 45.7 | 59.3 | 72.9 |

### S 6.1.2 Optimización y fortalecimiento de los procesos de atención por los seguros obligatorios vehiculares, oportuna para usuarios viales.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°22** | | | | | | | | | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 6. Incrementar la capacidad de respuesta frente a siniestros viales para los usuarios viales. | | | | | | | | |
| **Lineamiento de la política:** | L 6.1. Optimizar los procesos de aseguramiento, información y orientación a usuarios viales. | | | | | | | | |
| **Nombre del servicio:** | S 6.1.2 Optimización y fortalecimiento de los procesos de atención por los seguros obligatorios vehiculares, oportuna para usuarios viales. | | | | | | | | |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de propietarios de vehículos siniestrados atendidos por su aseguradora incluyendo los daños a terceros. | | | | | | | | |
| **Justificació n:** | La medición del indicador permitirá conocer el porcentaje de vehículos siniestrados que fueron cubiertos por sus aseguradoras, incluyendo a las víctimas del siniestro. Este indicador de cobertura precisa cuantitativamente si el proceso de atención a los usuarios viales. Dada la información, este  indicador, representa la mejor opción para medir la cobertura del servicio. | | | | | | | | |
| **Responsabl e del**  **indicador:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | | | | | | | |
| **Limitacione s para la medición del indicador:** | * Tardía acción y tiempos de respuesta por parte de la aseguradora. * Aún no existen datos de vehículos siniestrados atendidos por su aseguradora incluyendo los daños a terceros. Dicha información será solicitada a las APESEG para la estimación de logros esperados. | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 | | | | | | | | |
| **Especificaciones técnicas**:  A= Porcentaje de propietarios de vehículos siniestrados atendidos por su aseguradora incluyendo los daños a terceros.  B= Número total de propietarios de vehículos siniestrados atendidos por su aseguradora incluyendo los daños a terceros por año.  C= Número total de usuarios viales que cuentan con seguro de vehículos por año. | | | | | | | | |
| **Sentido esperado**  **del indicador:** | Ascendente | | | | **Tipo de indicador de servicio:** | | Cobertura | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:**  Asociación Peruana de Empresas de Seguros - APESEG Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)  Fondo SOAT  **Base de datos:**  Registros administrativos de la Asociación Peruana de Empresas de Seguros - APESEG  Registros administrativos de la Dirección de Seguridad Vial (DSV) Registros del Fondo SOAT | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | Establecer el protocolo de atención posterior a víctimas de siniestros viales y sus familiares, donde la seguradora tenga una atención oportuna. | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | ND | 0 | 10 | 25 | 36 | 39 | 40 | 42 | 50 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad del servicio N°22** | | | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 6. Incrementar la capacidad de respuesta frente a siniestros viales para los usuarios viales. | | |
| **Lineamiento de la política:** | L 6.1. Optimizar los procesos de aseguramiento, información y orientación a usuarios viales. | | |
| **Nombre del servicio:** | S 6.1.2 Optimización y fortalecimiento de los procesos de atención por los seguros obligatorios vehiculares, oportuna para usuarios viales. | | |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de usuarios viales que acceden a procesos de atención optimizados de seguros obligatorios vehiculares según estándares impartidos por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones. | | |
| **Justificació n:** | La medición del indicador permitirá conocer el Porcentaje de usuarios viales que acceden a procesos de atención optimizados de seguros obligatorios vehiculares según estándares impartidos por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de manera oportuna. Este indicador, precisa cualitativamente el servicio, permitiendo conocer el alcance que tuvo el fortaleciendo y optimización de la atención a los usuarios viales. Dada la  información, este indicador, representa la mejor opción para medir el alcance oportuno del servicio. | | |
| **Responsabl e del**  **indicador:** | Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). | | |
| **Limitacione s para la medición del indicador:** | * Tardía acción y tiempos de respuesta por parte de la aseguradora. * Aún no existen datos de vehículos siniestrados atendidos por su aseguradora incluyendo los daños a terceros. Dicha información será solicitada a las APESEG para la estimación de logros esperados. | | |
| **Método de cálculo:** | Fórmula:  A = (B/C) \*100 | | |
| **Especificaciones técnicas:**  A= Porcentaje de usuarios viales que acceden a procesos de atención optimizados de seguros obligatorios vehiculares según estándares impartidos por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.  B= Número total de usuarios viales que acceden a procesos de atención optimizados de seguros obligatorios vehiculares según estándares impartidos por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones por año.  C= Número total de usuarios viales que adquirieron seguro vehicular por año. | | |
| **Sentido esperado del indicador:** | Descendente | **Tipo de indicador de servicio:** | Calidad - Oportunidad |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:**  Asociación Peruana de Empresas de Seguros - APESEG Dirección de Seguridad Vial (DSV) - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC)  Fondo SOAT  **Base de datos:**  Registros administrativos de la Asociación Peruana de Empresas de Seguros - APESEG  Registros administrativos de la Dirección de Seguridad Vial (DSV) Registros del Fondo SOAT | | |
| **Supuestos:** | Establecer el protocolo de atención posterior a víctimas de siniestros viales y sus familiares, donde la seguradora tenga una atención oportuna. | | |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad del servicio N°22** | | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | ND | 0 | 10 | 25 | 36 | 39 | 40 | 42 | 50 |

***L 6.2 Optimizar la gestión del sistema de respuesta y atención prehospitalaria y hospitalaria de víctimas de siniestros viales.***

### S 6.2.1. Atención prehospitalaria y hospitalaria con protocolo estandarizado, idónea para hospitales y centros de salud.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°23** | | | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 6. Incrementar la capacidad de respuesta frente a siniestros viales para los usuarios viales. | | |
| **Lineamiento de la**  **política:** | L 6.2. Optimizar la gestión del sistema de respuesta y atención prehospitalaria y hospitalaria de víctimas de siniestros viales. | | |
| **Nombre del servicio:** | S 6.2.1. Atención prehospitalaria y hospitalaria con protocolo estandarizado, idónea para hospitales y centros de salud. | | |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de hospitales y centros de salud que implementan el protocolo estandarizado | | |
| **Justificació n:** | La medición del indicador permitirá conocer el porcentaje de hospitales y centros de salud quienes adoptarán medidas mediante un protocolo estandarizado de acuerdo con las necesidades de las víctimas. Dada la información, este indicador, representa la mejor opción para medir la  cobertura del servicio. | | |
| **Responsabl e del indicador:** | Ministerio de Salud (MINSA) | | |
| **Limitacione s para la medición del indicador:** | * Los protocolos de atención hospitalaria están ligados a los servicios que posee la unidad de atención, así como al personal disponible en el momento de la emergencia. * Aún no existe información sobre centros de salud de atención con protocolo estandarizado. | | |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 | | |
| **Especificaciones técnicas**:  A= Porcentaje de hospitales y centros de salud que implementan el protocolo estandarizado  B= Número total de hospitales y centros de salud que implementan el protocolo estandarizado de atención por año.  C= hospitales y centros de salud identificados para la implementación del protocolo estandarizado de atención por año  Protocolo estandarizado: articulación entre las entidades competentes en atender a las víctimas por siniestros de tránsito, mejorando los tiempos de respuesta y minimizando el impacto de lesiones causadas en incidentes viales y de esta forma reducir la mortalidad y severidad de estos eventos en el país. | | |
| **Sentido esperado**  **del indicador:** | Ascendente | **Tipo de indicador de servicio:** | Cobertura |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°23** | | | | | | | | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:**  Ministerio de Salud (MINSA)  Seguro Social de Salud del Perú (ESSALUD)  **Base de datos:**  Registro administrativos del MINSA sobre atención prehospitalaria y hospitalaria de víctimas de siniestros viales. | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | Los centros de salud cuentan con niveles de atención adecuados para establecer protocolos de atención en caso de siniestros viales. Las unidades móviles de emergencia, así como las IPRESS público y privadas, encargadas de atención pre hospitalario y hospitalario, respectivamente, deben contar con sistema de información adecuado y/o alineado con la arquitectura tecnológica con el MINSA y ESSALUD. | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | ND | 4 | 10 | 15 | 26 | 34 | 42 | 49 | 50 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad del servicio N°23** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 6. Incrementar la capacidad de respuesta frente a siniestros viales para los usuarios viales. |
| **Lineamiento de la**  **política:** | L 6.2. Optimizar la gestión del sistema de respuesta y atención prehospitalaria y hospitalaria de víctimas de siniestros viales. |
| **Nombre del servicio:** | S 6.2.1. Atención prehospitalaria y hospitalaria con protocolo estandarizado, idónea para hospitales y centros de salud. |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de profesionales de los hospitales y centros de salud, calificados en la especialidad de atención con protocolo estandarizado. |
| **Justificació n:** | La medición del indicador permitirá conocer el porcentaje de profesionales que fueron asistidos para la implementación del protocolo estandarizado de atención a las víctimas de siniestro vial. Dada la información, este indicador,  representa la mejor opción para medir que el servicio fue idóneo para los profesionales con experiencia previa. |
| **Responsabl e del indicador:** | Ministerio de Salud (MINSA) |
| **Limitacione s para la medición**  **del indicador:** | Los protocolos de atención hospitalaria están ligados a los servicios que posee la unidad de atención, así como al personal disponible en el momento de la emergencia. |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 |
| **Especificaciones técnicas**:  A= Porcentaje de profesionales de los hospitales y centros de salud, calificados en la especialidad de atención con protocolo estandarizado  B= Número total de profesionales calificados en la especialidad de atención con protocolo estandarizado en los hospitales y centros de salud por año.  C= Número total de profesionales registrados que solicitan acceso a la capacitación de atención con protocolo estandarizado por año.  Protocolo estandarizado: articulación entre las entidades competentes en atender a las víctimas por siniestros de tránsito, mejorando los tiempos de |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad del servicio N°23** | | | | | | | | | |
|  | respuesta y minimizando el impacto de lesiones causadas en incidentes viales y de esta forma reducir la mortalidad y severidad de estos eventos en el país. | | | | | | | | |
| **Sentido esperado del indicador:** | Ascendente | | | | **Tipo de indicador de servicio:** | | Calidad - Idoneidad | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:**  Ministerio de Salud (MINSA)  Seguro Social de Salud del Perú (ESSALUD)  **Base de datos:**  Registro administrativos del MINSA sobre atención prehospitalaria y hospitalaria de víctimas de siniestros viales. | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | Los centros de salud cuentan con niveles de atención adecuados para establecer protocolos de atención en caso de siniestros viales. Las unidades móviles de emergencia, así como las IPRESS público y privadas, encargadas de atención pre hospitalario y hospitalario, respectivamente, deben contar con sistemas de información adecuados y/o  alineados con la arquitectura tecnológica con el MINSA y ESSALUD. | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | 0 | 0 | 0 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 |

***S 6.2.2. Programa de capacitación de primer respondiente ante siniestros viales, fiable para personal que atiende emergencias.***

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura de servicios N°24** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 6. Incrementar la capacidad de respuesta frente a siniestros viales para los usuarios viales. |
| **Lineamiento de la política:** | L 6.2. Optimizar la gestión del sistema de respuesta y atención prehospitalaria y hospitalaria de víctimas de siniestros viales. |
| **Nombre del servicio:** | S 6.2.2. Programa de capacitación de primer respondiente ante siniestros viales, fiable para personal que atiende emergencias. |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de personal que atiende emergencias que fueron capacitados como primer respondiente en siniestros viales |
| **Justificació n:** | La medición del indicador permitirá conocer el porcentaje de personal de atención de primer respondiente que fueron capacitados sobre emergencias en siniestros viales. Dada la información, este indicador, representa la mejor opción para medir la cobertura del servicio. |
| **Responsabl**  **e del indicador:** | Ministerio de Salud (MINSA) |
| **Limitacione s para la medición**  **del indicador:** | - No existe información. El MINSA debe proporcionar la información para la estimación |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 |
| **Especificaciones técnicas**: |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura de servicios N°24** | | | | | | | | | |
|  | A= Porcentaje de personal que atiende emergencias que fueron capacitados como primer respondiente en siniestros viales.  B= Número de personal que atiende emergencias que fueron capacitados como primer respondiente en siniestros viales por año.  C= Suma de personal que solicitan y/o están interesados en acceder al curso.   * Parámetro de medición: Porcentaje. * Personal que atiende a emergencias como primer respondiente: persona que proporciona primeros auxilios ante accidentes y/o siniestros que requieren atención médica de emergencias (in situ): serenazgo, efectivos   policiales, bomberos | | | | | | | | |
| **Sentido esperado del indicador:** | Ascendente | | | | **Tipo de indicador de servicio:** | | Cobertura | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:**  Ministerio de Salud (MINSA)  Seguro Social de Salud del Perú (ESSALUD)  **Base de datos:**  Registro administrativos del MINSA sobre atención prehospitalaria y hospitalaria de víctimas de siniestros viales. | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | Contar con una plataforma de capacitación virtual, sumado a la capacitación presencial que se realizará sobre el contenido del Programa de Capacitación de primer respondiente de siniestros viales, a su vez tener un registro del personal acreditado que atenderá a las víctimas por siniestros viales bajo el  enfoque mencionado. | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | ND | 2 | 10 | 15 | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad del servicio N°24** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 6. Incrementar la capacidad de respuesta frente a siniestros viales para los usuarios viales. |
| **Lineamiento de la política:** | L 6.2. Optimizar la gestión del sistema de respuesta y atención prehospitalaria y hospitalaria de víctimas de siniestros viales. |
| **Nombre del servicio:** | S 6.2.2. Programa de capacitación de primer respondiente ante siniestros viales, fiable para personal que atiende emergencias. |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de personal certificado por el programa que atienden siniestros viales. |
| **Justificació n:** | La medición del indicador permitirá conocer el porcentaje de personal de primer respondiente que terminó el programa de capacitación y emplea sus conocimientos ante una emergencia de siniestro vial. Dada la información, este indicador, representa la mejor opción para medir la fiabilidad del servicio. |
| **Responsabl**  **e del indicador:** | Ministerio de Salud (MINSA) |
| **Limitacione s para la medición** | - La atención del primer respondiente no pueda realizarse dentro de los 20 a 25 minutos después del siniestro para reducir la probabilidad de muerte. |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad del servicio N°24** | | | | | | | | | |
| **del indicador:** | - No existe información. El MINSA debe proporcionar la información para la estimación. | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 | | | | | | | | |
| **Especificaciones técnicas**:  **Especificaciones técnicas**:  A= Porcentaje de personal que atiende emergencias que fueron capacitados como primer respondiente en siniestros viales.  B= Número de personal que atiende emergencias que fueron capacitados como primer respondiente en siniestros viales por año.  C= Suma de personal que solicitan y/o están interesados en acceder al curso.  - Parámetro de medición: Porcentaje.  Personal que atiende a emergencias como primer respondiente: persona que proporciona primeros auxilios ante accidentes y/o siniestros que requieren atención médica de emergencias (in situ): serenazgo, efectivos policiales, bomberos | | | | | | | | |
| **Sentido esperado**  **del indicador:** | Ascendente | | | | **Tipo de indicador de servicio:** | | Calidad - Fiabilidad | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:**  Ministerio de Salud (MINSA)  Seguro Social de Salud del Perú (ESSALUD)  **Base de datos:**  Registro administrativos del MINSA sobre atención prehospitalaria y hospitalaria de víctimas de siniestros viales. | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | Contar el registro del personal capacitado y un sistema de derivación a la atención de emergencia vial por siniestro de tránsito, a efectos de verificar que la atención se dará en el marco del programa del enfoque de primer  respondiente. | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | ND | 2 | 10 | 15 | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 |

### L 6.3 Implementar el proceso articulado para el acompañamiento posterior a víctimas de siniestro viales.

***S 6.3.1. Atención post-hospitalaria con protocolo estandarizado, accesible para lesionados permanentes de siniestro vial.***

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°25** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 6. Incrementar la capacidad de respuesta frente a siniestros viales para los usuarios viales. |
| **Lineamiento de la política:** | L 6.3. Implementar el proceso articulado para el acompañamiento posterior a víctimas de siniestro viales. |
| **Nombre del servicio:** | S 6.3.1. Atención post-hospitalaria con protocolo estandarizado, accesible para lesionados permanentes de siniestro vial. |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°25** | | | | | | | | | |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de lesionados permanentes por siniestros viales. | | | | | | | | |
| **Justificació n:** | La medición del indicador permitirá conocer el porcentaje de lesionados permanentes de siniestros viales que recibieron a nivel nacional. Dada la información, este indicador, representa la mejor opción para medir la cobertura del servicio. | | | | | | | | |
| **Responsabl e del indicador:** | Ministerio de Salud (MINSA) | | | | | | | | |
| **Limitacione s para la medición del indicador:** | * Predisposición para involucrarse en un protocolo posterior a la atención hospitalaria de las víctimas de siniestros viales, porque actualmente se notifica un número de fallecidos y lesionados graves inferior a la ocurrencia real de siniestros de tránsito. * No existe información. El MINSA debe proporcionar la información para la estimación. | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 | | | | | | | | |
| **Especificaciones técnicas**:  A= Porcentaje de lesionados permanentes por siniestros viales.  B= Número total de lesionados permanentes por siniestros viales por año. C= Número total de lesionados por siniestros viales  Lesionados permanentes: El público objetivo están incapacitados totalmente de forma permanente han perdido su capacidad de trabajar para siempre. | | | | | | | | |
| **Sentido esperado del**  **indicador:** | Ascendente | | | | **Tipo de indicador de servicio:** | | Cobertura | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:**  Ministerio de Salud (MINSA)  **Base de datos:**  Registro administrativos del MINSA | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | - | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | ND | 4 | 10 | 15 | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad del servicio N°25** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 6. Incrementar la capacidad de respuesta frente a siniestros viales para los usuarios viales. |
| **Lineamiento**  **de la política:** | OP 6. Incrementar la capacidad de respuesta frente a siniestros viales para los usuarios viales. |
| **Nombre del servicio:** | S 6.3.1. Atención post-hospitalaria con protocolo estandarizado, accesible para lesionados permanentes de siniestro vial. |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de lesionados permanentes por siniestros viales que acceden a la atención post-hospitalaria con protocolo estandarizado. |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad del servicio N°25** | | | | | | | | | |
| **Justificació n:** | La medición del indicador permitirá conocer el Porcentaje de lesionados permanentes por siniestros viales que acceden a la atención post-hospitalaria con protocolo estandarizado, dado que el servicio es de accesibilidad, este indicador mostrará el grado de alcance del servicio a la población objetivo. Dada la información, este indicador, representa la mejor opción para medir el estándar de fiabilidad del servicio. | | | | | | | | |
| **Responsabl e del indicador:** | Ministerio de Salud (MINSA) | | | | | | | | |
| **Limitacione s para la medición del**  **indicador:** | Predisposición para involucrarse en un protocolo posterior a la atención hospitalaria de las víctimas de siniestros viales, porque actualmente se notifica un número de fallecidos y lesionados graves inferior a la ocurrencia real de siniestros de tránsito. | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 | | | | | | | | |
| Especificaciones técnicas:  A= Porcentaje de lesionados permanentes por siniestros viales que acceden a la atención post-hospitalaria con protocolo estandarizado.  B= Número total de lesionados permanentes por siniestros viales que acceden a la atención post-hospitalaria con protocolo estandarizado por año.  C= Número total de lesionados permanentes de siniestros viales que solicitaron seguimiento post – hospitalario.  - Lesionados permanentes: El público objetivo están incapacitados totalmente de forma permanente, han perdido su capacidad de trabajar para siempre. | | | | | | | | |
| **Sentido esperado del**  **indicador:** | Ascendente | | | | **Tipo de indicador de servicio:** | | Calidad - Accesibilidad | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:**  Ministerio de Salud (MINSA)  **Base de datos:**  Registro administrativos del MINSA | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | Implementación de acciones a realizar por las entidades involucradas en la seguridad vial. | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados158** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | ND | 4 | 10 | 15 | 20 | 25 | 30 | 35 | 40 |

### S 6.3.2. Servicio de defensa pública y acceso a la justicia, fiable para víctimas de siniestro vial.

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°26** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 6. Incrementar la capacidad de respuesta frente a siniestros viales para los usuarios viales. |
| **Lineamiento de la política:** | L 6.3. Implementar el proceso articulado para el acompañamiento posterior a víctimas de siniestro viales. |

158 No existe información. El MINSA debe proporcionar la información para la estimación.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de cobertura del servicio N°26** | | | | | | | | | |
| **Nombre del servicio:** | S 6.3.2. Servicio de defensa pública y acceso a la justicia, fiable para víctimas de siniestro vial. | | | | | | | | |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de casos de siniestros viales resueltos. | | | | | | | | |
| **Justificació n:** | La medición del indicador permitirá conocer los casos resueltos de siniestros viales respecto a los casos que fueron denunciados. Dada la información, este indicador, representa la mejor opción para medir el objetivo del servicio. | | | | | | | | |
| **Responsabl e del indicador:** | Dirección de Asistencia Legal y Defensa de Víctimas de la Dirección General de Defensa Pública y Acceso a la Justicia del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (MINJUSDH) | | | | | | | | |
| **Limitacione s para la medición del indicador:** | * El avance estadístico se reportará cuando se tenga data de los casos de siniestro vial según el reporte de Seguimiento de Casos de la Dirección de Asistencia Legal y Defensa de Víctimas de la Dirección General de Defensa Pública y Acceso a la Justicia del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (MINJUSDH). * No existe información para la estimación del indicador en los próximos años. El MINJUS debe proporcionar la información para la estimación. | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 | | | | | | | | |
| Especificaciones técnicas:  A= Porcentaje de casos de siniestros viales resueltos.  B= Número total de casos de siniestros viales resueltos por año.  C= Número total de casos de siniestros viales denunciados por año.   * Parámetro de medición: Porcentaje. * Casos de siniestros viales resueltos: Son aquellas denuncias de siniestros viales que finalizaron el proceso de demanda y obtuvieron justicia acorde a la gravedad del siniestro. * Casos de siniestros viales denunciados: A la hora de sufrir un siniestro vial, se debe registrar una denuncia, quienes registrarán los   acontecimientos para luego ser traslado al proceso judicial. | | | | | | | | |
| **Sentido esperado del indicador:** | Ascendente | | | | **Tipo de indicador de servicio:** | | Cobertura | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:**  Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (MINJUS)  **Base de datos:**  Base de datos del Sistema Datamart del Servicio de Defensa Pública | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | - | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | ND | 0 | 10 | 15 | 25 | 40 | 50 | 55 | 60 |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad del servicio N°26** | |
| **Objetivo Prioritario:** | OP 6. Incrementar la capacidad de respuesta frente a siniestros viales para los usuarios viales. |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Ficha Técnica de indicador de calidad del servicio N°26** | | | | | | | | | |
| **Lineamiento de la política:** | L 6.3. Implementar el proceso articulado para el acompañamiento posterior a víctimas de siniestro viales. | | | | | | | | |
| **Nombre del servicio:** | S 6.3.2. Servicio de defensa pública y acceso a la justicia, fiable para víctimas de siniestro vial. | | | | | | | | |
| **Nombre del indicador:** | Porcentaje de casos de siniestro vial resueltos con abogados gratuitos. | | | | | | | | |
| **Justificació n:** | La medición del indicador permitirá conocer los casos resueltos de siniestros viales de las víctimas, quienes tuvieron asistencia de manera gratuita en materia de siniestro vial. Dada la información, este indicador, representa la mejor opción para medir el estándar de fiabilidad del servicio. | | | | | | | | |
| **Responsabl**  **e del indicador:** | Dirección de Asistencia Legal y Defensa de Víctimas de la Dirección General  de Defensa Pública y Acceso a la Justicia del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (MINJUSDH) | | | | | | | | |
|  | - El avance estadístico se reportará cuando se tenga data de los casos de | | | | | | | | |
| **Limitacione s para la medición del indicador:** | siniestro vial según el reporte de Seguimiento de Casos de la Dirección de  Asistencia Legal y Defensa de Víctimas de la Dirección General de Defensa Pública y Acceso a la Justicia del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (MINJUSDH).  - No existe información para la estimación del indicador en los próximos años. El MINJUS debe proporcionar la información para la estimación. | | | | | | | | |
| **Método de cálculo:** | **Fórmula:**  A = (B/C) \*100 | | | | | | | | |
| **Especificaciones técnicas:**  A= Porcentaje de casos de siniestro vial resueltos con abogados gratuitos. B= Número total de casos de siniestros viales resueltos con abogados gratuitos por año.  C= Número total de casos de siniestros viales que solicitan asistencia gratuita.   * Parámetro de medición: Porcentaje. * Casos de siniestros viales resueltos: Son aquellas denuncias de siniestros viales que finalizaron el proceso de demanda y obtuvieron justicia acorde a la gravedad del siniestro. * Casos de siniestros viales que solicitan asistencia gratuita: De acuerdo a la propuesta del servicio, a la hora de sufrir un siniestro vial, las personas que no cuentan con recursos económicos para una asistencia legal, deben ser asignados a un abogado público de manera gratuita, para el acompañamiento del proceso judicial. | | | | | | | | |
| **Sentido** |  | | | | **Tipo de indicador de servicio:** | |  | | |
| **esperado**  **del** | Ascendente | | | | Calidad - Fiabilidad | | |
| **indicador:** |  | | | |  | | |
| **Fuente y bases de datos:** | **Fuente de datos:**  Ministerio de Justicia y Derechos Humanos (MINJU)  **Base de datos:**  Base de datos del Sistema Datamart del Servicio de Defensa Pública - Ministerio de Justicia y Derechos Humanos. | | | | | | | | |
| **Supuestos:** | - | | | | | | | | |
|  | **LB** | **Logros esperados** | | | | | | | |
| **Año:** | **2021** | **2023** | **2024** | **2025** | **2026** | **2027** | **2028** | **2029** | **2030** |
| **Valor:** | ND | 0 | 10 | 15 | 25 | 40 | 50 | 55 | 60 |

# BIBLIOGRAFÍA

Alonso, G. (2016). *La accesibilidad en evolución: la adaptación persona-entorno y su aplicación al medio residencial en España y Europa.* Barcelona: Universidad Autónoma de Barcelona.

Bambarem Alatrista, C. (2004). Características epidemiológicas y económicas de los casos de accidentes de tránsito atendidos en el Hospital Nacional Cayetano Heredia. *Revista Médica Heredia*, 30-36. Obtenido de <http://www.scielo.org.pe/pdf/rmh/v15n1/v15n1ao5.pdf>

Barragán , P. (Noviembre de 2005). Magnitud de la economía informal en el Perú y el mundo.

*Gestión en el Tercer Milenio, Rev. de Investigación de la FCA, UNMSM, 7*(14), sn. Obtenido de https://revistasinvestigacion.unmsm.edu.pe/index.php/administrativas/article/view/9 791/8578

BID. (2016). *Institucionalidad y eficienciencia en el transporte vial en América Latina y el Caribe.*

Obtenido de https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Institucionalidad-y- eficiencia-del-transporte-vial-en-Am%C3%A9rica-Latina-y-el-Caribe-Un-an%C3%A1lisis- de-casos-m%C3%BAltiples-para-la-determinaci%C3%B3n-de-variables- organizacionales-relevantes.

Cabrera, G., Velásquez, N., & Valladares, M. (2009). Seguridad vial, un desafío de salud pública en la Colombia del siglo XXI. *Revista Facultad Nacional de Salud Pública, 27*(2), 218-

225. Obtenido de https://[www.redalyc.org/pdf/120/12011791013.pdf](http://www.redalyc.org/pdf/120/12011791013.pdf)

CEPAL. (2012). Seguridad vial y salud pública: Costos de atención y rehabilitación de heridos en Chile, Colombia y Perú. *Boletín Facilitación del Transporte y el Comercio en América Latina y el Caribe*(7).

CEPAL. (2016). *Panorama Social de América Latina.* Santiago.

De Olivera, A., & Pinheiro, J. (2007). Indicadores psicoccociais relacionados a accidentes de transito envolvendo motoristas de onibus. *Psicol Estud*, 12(1): 171-178.

Defensoría del Pueblo. (2008). *¿Uso o abuso de la autonomía municipal? El desafío del desarrollo local.* Lima. Obtenido de https://[www.defensoria.gob.pe/categorias\_informes/informe-defensorial/page/11/](http://www.defensoria.gob.pe/categorias_informes/informe-defensorial/page/11/)

Defensoría del Pueblo. (2012). *Balance del seguro obligatorio de accidentes de tránsito: Propuesta para una atención adecuada de las víctimas.* Obtenido de https://[www.defensoria.gob.pe/modules/Downloads/informes/defensoriales/informe](http://www.defensoria.gob.pe/modules/Downloads/informes/defensoriales/informe)

-159.pdf

Espinoza, Á., & Fort, R. (2020). *Mapeo y tipología de la expansión urbana en el Perú.* GRADE, Lima. Obtenido de https://[www.grade.org.pe/wp-](http://www.grade.org.pe/wp-) content/uploads/EspinozaFort\_GRADEADI\_expansionurbana.pdf

Hoyos Ramos, D. (2005). Diseño de instrumentos económicos para la internalización de externalidades de accidentes de tránsito. *Cuadernos de economía*, 283-305.

INEI. (2014). *Primera Encuesta Nacional Especializada sobre Discapacidad, 2012.* Lima.

Obtenido de https://[www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones\_digitales/Est/Lib1171/](http://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1171/) ENEDIS%202012%20-%20COMPLETO.pdf

INEI. (2019). *Producción y empleo informal en el Perú. Cuenta satélite de la economía informal 2007 - 2018.* Lima. Obtenido de https://[www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones\_digitales/Est/Lib1701/l](http://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1701/l) ibro.pdf

MEF. (2017). *Estimación del costo socual por fallecimiento prematuro.* Lima. Obtenido de https://[www.mef.gob.pe/contenidos/inv\_publica/docs/parametros\_evaluacion\_social](http://www.mef.gob.pe/contenidos/inv_publica/docs/parametros_evaluacion_social)

/Valor\_Estadistico\_Vida.pdf

MIMP. (2014). *Conceptos fundamentales para la transversalizacion del enfoque de género.*

Lima. Obtenido de https://[www.mimp.gob.pe/files/direcciones/dcteg/Folleto-](http://www.mimp.gob.pe/files/direcciones/dcteg/Folleto-) Conceptos-Fundamentos-en%20TEG\_MIMP-DGTEG-DASI.pdf

MINSA. (2013). *Análisis epidemiológico de las lesiones causadas por accidentes de tránsito en el Perú.* Obtenido de <http://bvs.minsa.gob.pe/local/MINSA/2930.pdf>

MINSA. (2018). *Ánalisis de las causas de mortalidad en el Perú, 1986 - 2015.* Lima. Obtenido de https://[www.dge.gob.pe/portal/docs/asis/Asis\_mortalidad.pdf](http://www.dge.gob.pe/portal/docs/asis/Asis_mortalidad.pdf)

MINSA. (2020). Compendio Estadístico: Información de Recursos Humanos en el Sector Salud Perú - 2013 - 2019. Obtenido de <http://digep.minsa.gob.pe/publicaciones/bibliograficos/libro30/30.html>

Morales - Soto, N., Alfaro - Basso, D., & Gálvez - Rivero, W. (2010). *Aspectos psicosociales y accidentes en el transporte terrestre.* Obtenido de https://[www.scielosp.org/article/rpmesp/2010.v27n2/267-272/es/](http://www.scielosp.org/article/rpmesp/2010.v27n2/267-272/es/)

Novoa, A., Pérez, K., & Borrel, C. (2009). Efectividad de las intervenciones de seguridad vial basadas en la evidencia: una revisión de la literatura. *Gaceta Sanitaria, 23*(6), 553.e1- 553.e14. Obtenido de https://reader.elsevier.com/reader/sd/pii/S0213911109002167?token=131A995126D 2FF5226FC379CD3662109BE27E6ACDC5684C0F1699C05A44501F6F5B13BF42FC5E896

45E8B31D3EC14883

OCDE. (2016). *Perú: Gobernanza integrada para un crecimiento inclusivo.* Obtenido de https://sgp.pcm.gob.pe/wp-content/uploads/2018/12/Estudios-de-la-OCDE-sobre- Gobernanza-P%c3%bablica.-Per%c3%ba.-Gobernanza-Integrada-para-un-Crecimiento- Inclusivo.pdf

OMS. (2004). *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito: resumen.* Ginebra: Organización Mundial de la Salud.

OMS. (2009). *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial.* Obtenido de https://[www.who.int/violence\_injury\_prevention/road\_safety\_status/report/es/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/es/)

OPS. (2016). *Seguridad vial en la Región de las Américas.* Washington, D.C.: Organización Panamericana de la Salud.

OPS. (2019). *Estado de la seguridad vial en la Región de las Américas.* Washington D.C.: OPS.

Ortúzar, J., & Willumsen, L. (2008). Modelos de Transporte. Ediciones de la Universidad de Cantabria.

PCM. (2013). *Politica de Modernización de la Gestión Pública al 2021.*

Pérez-Núñez, R., Híjar, M., Celis, A., & Hidalgo-Solórzano, E. (2014). El estado de las lesiones causadas por el tránsito en México: evidencias para fortalecer la estrategia mexicana de seguridad vial. *Saúde Pública*. Obtenido de https://[www.scielosp.org/article/csp/2014.v30n5/911-925/es/](http://www.scielosp.org/article/csp/2014.v30n5/911-925/es/)

Pico Merchan, M. E., González Pérez, R. E., & Noreña Aristizábal, O. P. (2011). Seguridad vial y peatonal: Una aproximación teórica desde la Política Pública. *Revista Hacia la Promoción de la Salud, 16*(2), 190-204. Obtenido de https://[www.redalyc.org/pdf/3091/309126696014.pdf](http://www.redalyc.org/pdf/3091/309126696014.pdf)

Planzer, R. (2005). *La seguridad vial en la región de América Latina y el Caribe. Situación actual y desafíos.* Santiago de Chile: Naciones Unidas - CEPAL. Obtenido de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/6296/S05804\_es.pdf?sequence

=1&isAllowed=y

Ponce de León, M., Cruz, P., & Gaviria Fajardo, R. (2018). Seguros y seguridad vial, desde la prevención hasta la atención integral de víctimas de siniestros viales. *Revista técnica de la Asociación Española de la Carretera*, 8-13. Obtenido de https://[www.aecarretera.com/doc/CARRETERAS%20220%20WEB.PDF](http://www.aecarretera.com/doc/CARRETERAS%20220%20WEB.PDF)

Ponce, C., Bulnes, M., Aliaga, J., Delgado, E., & Solis , R. (2006). Estudio psicológico sobre los patrones de conducta en contextos de tráfico, en grupos de automovilistas particulares y profesionales de Lima Metropolitana. *Revista de Investigacion Psicologica*, 9(2): 33-64.

Red EnDerechos. (Septiembre de 2011). Enfoque basado en Derechos Humanos: Evaluación e indicadores. Obtenido de https://[www.aecid.es/Centro-](http://www.aecid.es/Centro-) Documentacion/Documentos/Evaluaci%C3%B3n/EvaluacionEBDH%20+%20NIPO+%20l ogo.pdf

Rodríguez Cuadros, G., Suárez Quiroz, I., & Vilchez Castellanos, S. (2021). Impacto económico y social en los usuarios del Sistema de Transporte Metropolitano de Lima caso de estudio: corredor segregado de alta capacidad – COSAC I - El Metropolitano. Lima.

Obtenido de https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/652486/Rodr%c3% adguez\_CG.pdf?sequence=6&isAllowed=y

Rodríguez del Campo, G. (2016). Costo económico de los accidentes de tránsito en pacientes atendidos en el Hospital Regional de Tumbes. *Revista de Investigación Científica*, 53-

60. Obtenido de https://erp.untumbes.edu.pe/revistas/index.php/manglar/article/view/46

SAT. (2020). Memoria Anual 2019. Obtenido de <http://www.sat.gob.pe/transparenciav2/datosgenerales/pdf/memoria-anual-2019.pdf>

SUTRAN. (2019). *Estimación del flujo de vehículos de transporte terrestre de personas informales que transitan por el peaje de Corcona.* Lima. Obtenido de https://cdn[.www.g](http://www.gob.pe/uploads/document/file/1406200/Documento-de-Trabajo-N-)o[b.pe/uploads/document/file/1406200/Documento-de-Trabajo-N-](http://www.gob.pe/uploads/document/file/1406200/Documento-de-Trabajo-N-)

1-Estimaci%C3%B3n-del-flujo-de-veh%C3%ADculos-de-pasajeros-informales-Para- publicaci%C3%B3n.pdf.pdf

SUTRAN. (2020). *Memoria Anual 2019.* Lima. Obtenido de https://cdn[.www.g](http://www.gob.pe/uploads/document/file/1406584/MEMORIA-ANUAL-)o[b.pe/uploads/document/file/1406584/MEMORIA-ANUAL-](http://www.gob.pe/uploads/document/file/1406584/MEMORIA-ANUAL-) 2019.pdf.pdf

SUTRAN. (2020). *Plan anual de Fiscalizacion 2021.* Lima. Obtenido de https://cdn[.www.g](http://www.gob.pe/uploads/document/file/1663458/PLAN%20ANUAL%202021)o[b.pe/uploads/document/file/1663458/PLAN%20ANUAL%202021](http://www.gob.pe/uploads/document/file/1663458/PLAN%20ANUAL%202021)

%20aprobado.pdf.pdf

Varela, C. (2018). Reflexiones sobre los seguros obligatorios en Colombia. *Revista Fasecolda*, 28-35. Obtenido de https://revista.fasecolda.com/index.php/revfasecolda/article/view/293

Villacorta Ruiz, M. G. (2015). Limitaciones en la recopilación y uso de la información de accidentes de tránsito en la Policía Nacional del Perú. Obtenido de <http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/6689/VILLACOR> TA\_RUIZ\_MARIO\_GUIDO\_LIMITACIONES.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Williamson, Ó. (2000). The New Institutional Economics: Take Stock, Looking Ahead. *Journal of Economic Literature*, 595-613. Obtenido de https://[www.researchgate.net/publication/4981429\_The\_New\_Institutional\_Economi](http://www.researchgate.net/publication/4981429_The_New_Institutional_Economi) cs\_Take\_Stock\_Looking\_Ahead

World Bank. (2013). *Análisis de la Capacidad de Gestión de la Seguridad Vial.* Bogotá. Obtenido de <http://documents1.worldbank.org/curated/en/495231468146985543/pdf/820040WP> 0P11780Box0379855B00PUBLIC0.pdf

WRI - Ross Center. (2018). *Sostenibilidad y seguridad. Visión y marco para lograr cero muertes en las vías.*

# RESUMEN EJECUTIVO

**POLÍTICA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL RESUMEN EJECUTIVO**

## RESUMEN EJECUTIVO

**PRESENTACIÓN**

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el marco de sus atribuciones sustenta ante el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico la pertinencia de la formulación de la Política Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2023-2030, exponiendo el asunto de interés referido a la seguridad vial, el mismo que corresponde a un problema de carácter público y cuyo abordaje es de prioridad nacional.

En este contexto la PNMSV 2023-2030, establece abordar el problema público “Pérdida de vidas y capacidades humanas por la inseguridad vial”, desde un enfoque multidimensional, integral, holístico para prevenir siniestros viales. Para ello se propone mejorar la seguridad vehicular para proteger la vida e integridad de los usuarios viales.

La población peruana involucrada en siniestros de tránsito presenta una tendencia creciente en los últimos 30 años. Más de 85 mil personas han fallecido y cerca de 1.2 millones han resultado con lesiones producto de estos eventos evitables durante este periodo.

En ese sentido, es una buena oportunidad la elaboración de la Política Nacional de Seguridad Vial- PNSV, como Política de Estado de carácter multisectorial, porque del sustento científico de la problemática y alternativas de solución, podemos dar pase a lineamientos y servicios que sean diseñados mensurando y comprometiendo las responsabilidades de cada sector, facilitando los espacios de coordinación y cooperación a nivel de sectores y niveles de gobierno.

Como conjunto de lineamientos para atender un problema público específico, la Política Nacional de Seguridad Vial busca recoger la vasta y buena experiencia internacional en la materia, adoptando el enfoque de Sistema Seguro con el fin de disminuir las muertes y las lesiones y llegar a la Visión Cero, y afianzando medidas realistas que garanticen una mejor gestión de seguridad vial, vías más seguras, una óptima gestión de velocidades, vehículos más seguros, usuarios que practiquen la convivencia vial en forma segura, y mecanismos de respuesta oportuna al evento y las consecuencias posteriores del mismo.

## BASE LEGAL

La PNMSV 2023-2030 se alinea a documentos normativos de carácter internacional y nacional:

## Normas y acuerdos internacionales

Internacionalmente, el Perú ha suscrito una serie de convenios vinculantes y no vinculantes sobre seguridad vial, que se detallan a continuación:

Vinculantes:

* «Convention on road traffic» de 1968, ratificado por el Perú mediante Decreto Supremo N° 101-2005-RE y cuya entrada en vigor correspondió al 6 de octubre de 2007.
* Acuerdo de Cartagena159, se creó la Comunidad Andina de Naciones – CAN.
* Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT, aprobado por el Poder Ejecutivo a través del Decreto Supremo N° 028-91-TC.

No vinculantes:

* Resoluciones de Asamblea de la Naciones Unidas sobre la mejora de la Seguridad Vial en el mundo, Resolución 74/299, Resolución 64/255 y Resolución 70/260.
* Objetivos de Desarrollo Sostenible, PNUD.
* Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas160.
* Declaración de Estocolmo al 2030161.
* Declaración de las Naciones Unidas para el Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo162.
* Objetivos globales de Seguridad Vial al 2030, para factores de riesgo de seguridad vial y mecanismos de prestación de servicios163164.

## Normas nacionales

En el esquema jurídico nacional, hasta ahora no se cuenta con una norma específica sobre seguridad vial, lo cual se debe a que su legislación se ha desarrollado desde un enfoque transversal a las normas sobre transporte y tránsito.

En ese marco, se lista la normativa nacional relacionada con la seguridad vial:

* Constitución Política Del Perú (1993).
* Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
* Ley N° 27972, Ley Orgánica de Municipalidades.
* Ley N° 29370, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
* Ley N° 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
* Ley N° 29365, Ley que crea el Sistema de Licencias de Conducir por Puntos.
* Ley N° 29237, Ley que crea el Sistema de Inspecciones Técnicas Vehiculares.
* Ley N° 29005, Ley que establece los lineamientos generales para el funcionamiento de las Escuelas de Conductores.
* Decreto Legislativo Nº 1216, Decreto Legislativo que Fortalece la Seguridad Ciudadana en Materia de Tránsito y Transporte.
* Decreto Supremo N° 007-2016-MTC y sus modificatorias, Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir.

159 Incorporado al derecho nacional mediante el Decreto Ley N° 17851.

160 En 2015, la ONU aprobó la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible cuenta con 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible, que incluyen desde la eliminación de la pobreza hasta el combate al cambio climático, la educación, la igualdad de la mujer, la defensa del medio ambiente o el diseño de las ciudades.

161 Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Alcanzar los objetivos mundiales para 2030 Estocolmo, 19–20 de febrero de 2020

162 Aprobado mediante A/RES/74/299. Extraído de: <https://www.un.org/es/ga/74/resolutions.shtml>

163 Extraído de <https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/road-safety-targets/en/>

164 Indicadores de las 12 metas: [https://www.who.int/violence\_injury\_prevention/road\_traffic/Discussion-](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Discussion-Paper-on-Proposed-Indicators-ES.pdf) [Paper-on-Proposed-Indicators-ES.pdf](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Discussion-Paper-on-Proposed-Indicators-ES.pdf)

* Decreto Supremo N° 016-2009-MTC y sus modificatorias, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito.
* Decreto Supremo N° 058-2003-MTC y sus modificatorias, que aprueba el Reglamento Nacional de Vehículos.
* Decreto Supremo N° 017-2009-MTC y sus modificatorias, que aprueba el Reglamento Nacional de Administración de Transporte.
* Decreto Supremo N° 034-2008-MTC y sus modificatorias, que aprueba el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial.
* Decreto Supremo N° 010-96-MTC y sus modificatorias, que regula a la Comisión Multisectorial de Seguridad Vial.
* Decreto Supremo N° 013-2007-MTC, que aprueba el Plan Nacional de Seguridad Vial 2007 – 2011.
* Decreto Supremo N° 019-2017-MTC, que aprueba el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017-2021.
* Decreto Supremo N° 005-2021-MTC, que aprueba el Reglamento Nacional para el Fomento del Chatarreo.

## ESTRUCTURACIÓN DEL PROBLEMA PÚBLICO

La PNMSV 2023-2030, la inseguridad vial es un problema público de alcance nacional que afecta a todos los usuarios viales, además, sirve como indicador principal para explicar el nivel de siniestros viales. Esto, define la situación por la cual, existen pérdidas de vidas y capacidades humanas. En tal sentido, se delimita el siguiente enunciado de problema público: “Pérdida de vidas y capacidades humanas por la inseguridad vial”.



*“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”*



## CAUSAS DIRECTAS DEL PROBLEMA PÚBLICO

La PNMSV 2023-2030 identificó seis (6) causas directas, las cuales se detallan a continuación:

### Causa Directa 1: Débil institucionalidad de la seguridad vial

De acuerdo con las experiencias exitosas a nivel mundial, gestionar de buena forma la seguridad vial a nivel de un país debe iniciar con la designación y creación de un órgano rector y coordinador de los sectores de gobierno necesarios, en una respuesta nacional cohesionada para abordar los traumatismos viales (Peden et al. 2004, Bliss & Breen, 2009).165 Articular sectores y acciones en torno de la seguridad vial, tiene un alto nivel de complejidad debido a su carácter multisectorial y la variedad de instituciones, entidades y actores implicados (salud, transporte, finanzas, educación, policía, entre otros)166. Así mismo, las diferentes perspectivas, en algunos casos divergentes, sobre la estrategia para atender el problema público puede significar retrasos o en algunos casos, bloquear la solución. Por otro lado, las diferencias o falta de liderazgo implican una implementación desigual de estrategias, descoordinación y falta de cambios y/o innovación de políticas que permitan atender de manera integral el fenómeno167168.

En particular el rol de institucionalidad se reduce el análisis de las instituciones que son parte del sistema; es así, que bajo el enfoque de la Nueva Economía Institucional169, las instituciones representan las reglas de juego, formales e informales, que regulan las elecciones al interior de una sociedad, y brindan incentivos para el cambio político, económico y social. En este marco, las organizaciones representan agentes que actúan bajo las reglas de juego que forman las instituciones. En ese contexto, actores como partidos políticos, burocracias públicas y privadas, sindicatos, empresas, entre otros, representan una alternativa al mercado; sobre el que la burocracia pública aporta eficiencia solo en algunos aspectos.

En este sentido, es necesario considerar el rol fundamental que tienen las instituciones y la interacción que ellas realizan entre la política y la economía; y las consecuencias de esta interacción que se evidencia en el crecimiento económico y la calidad de vida de las personas.

Es por esto que, establecer la fortaleza de la estructura institucional para la seguridad vial requiere de un análisis profundo del desempeño general de un país en seguridad vial, lo que generará oportunidades de mejora.

* Causa Indirecta 1.1: Débil coordinación y delimitación de funciones de la seguridad vial.
* Causa Indirecta 1.2: Desarticulación en el sistema de información y baja generación del conocimiento.
* Causa Indirecta 1.3: Ineficientes procesos de fiscalización y sanción.

165 S. Vieira Gomes, F. Wegman y V. Feypell. OCDE - Foro Internacional de Transporte (FIT). Benchmarking de la seguridad vial en América Latina, 2017, 22-23

166 Tarjanne P. Halving the number of road deaths. In: I Taipale, ed. 100 social innovations from Finland. Falun, Finnish Literature Society, 2014, 157–159.

167 Bliss T and Breen J. Country guidelines for the conduct of road safety management capacity reviews and the specification of lead agency reforms, investment strategies and safe system projects. Washington, D.C., Banco Mundial, 2009.

168 Hoe C. Understanding political priority development for public health issues in Turkey: lessons from tobacco control & road safety [unpublished thesis]. Baltimore, Johns Hopkins University, 2015.

169 Marco teórico propuesto por (Williamson, 2000)

* Causa Indirecta 1.4: Reducido cumplimiento de las funciones para ejercer la responsabilidad compartida en la seguridad vial.

### Causa Directa 2: Actitudes y comportamientos que generan vulnerabilidad en los usuarios de vías

De los siniestros de tránsito sucedidos en el año 2019, las principales causas registradas según la información de la Policía Nacional del Perú se encuentran asociadas al comportamiento de los usuarios de las vías, resaltándose el comportamiento del conductor, seguida por el comportamiento de los peatones y pasajeros.

Según las causas registradas por la PNP se puede precisar la siguiente vinculación según los factores conductor, peatón, pasajero, vehículo y estado de la vía:

* Factor conductor: el exceso de velocidad, ebriedad del conductor, imprudencia del conductor, exceso de carga, desacato señal de tránsito del conductor, invasión de carril, vehículo mal estacionado.
* Factor peatón: imprudencia del peatón, desacato señal de tránsito del peatón, estado ebriedad del peatón.
* Factor pasajero: Imprudencia del pasajero.
* Factor vehículo: falla mecánica, falta de luces.
* Factor infraestructura y su entorno: vía en mal estado, señalización defectuosa y factor ambiental.
* Otras causas de siniestros son: no identifica la causa, no tiene la certeza de determinar la causa y otros
  + Causa Indirecta 2.1: Deficiente estrategia para la educación vial.
  + Causa Indirecta 2.2: Deficiente proceso de licenciamiento a conductores de vehículos menores y mayores.
  + Causa Indirecta 2.3: Información y comunicación en seguridad vial no efectivas.

### Causa Directa 3: Bajos estándares de seguridad vehicular

El incremento del parque vehicular constituye un aspecto importante a ser considerado dentro del análisis de la inseguridad vial, por las externalidades que presenta el transporte terrestre. Un vehículo-kilómetro adicional en una vía de circulación causa múltiples externalidades entre ellas los siniestros viales. (Hoyos Ramos, 2005):

* Primero, una unidad extra de tráfico en corrientes de tráfico homogéneas puede modificar la tasa o riesgo de siniestros, afectando la seguridad de todos los conductores.
* Segundo, existen diferentes tipos de tráfico compartiendo la vialidad, lo que da lugar a siniestros entre usuarios viales de diferentes categorías de tráfico. En este contexto, una unidad adicional de tráfico de cualquiera de las dos categorías puede alterar la tasa de siniestros entre diferentes corrientes de tráfico. Estas dos primeras externalidades son internas al Sistema Vial.
* Tercero, los siniestros viales generan impactos externos al Sistema Vial, principalmente a través de daños a la propiedad de terceros, costos de atención médica, etc., y dan origen a los costos externos del sistema vial que recaen sobre el resto de la sociedad.
* Cuarto y último, ciertos agentes económicos (empresas automotrices y proveedores de infra- estructura) son proveedores de insumos vitales en la producción de unidades de vehículos-kilómetros. En este sentido, se quiere estudiar si el diseño de sus productos conduce o no al nivel óptimo de seguridad vial.
  + Causa Indirecta 3.1: Insuficiente marco técnico – legal para el control de ingreso, operación y salida de vehículos del parque automotor.
  + Causa Indirecta 3.2: Requisitos técnicos de seguridad vehicular que no cumplen los estándares internacionales recomendados.

### Causa Directa 4: Insuficiente gestión de velocidades

Las inadecuadas velocidades de circulación que generan inseguridad vial representan uno de los factores que más lesiones y muertes acarrea dentro de la inseguridad vial. Realizar acciones para Gestionar la velocidad no solo involucra la reducción de límites de velocidad, aunque sea el primer paso por concretar, también implica realizar mejoras de infraestructura, aumentar el control, generar procesos de educación focalizados y monitoreo permanente a las intervenciones y a los resultados.

Los siniestros viales causados por el exceso de velocidad no solo afectan en mayor número a los usuarios más vulnerables de las vías (peatones) también influirá en la gravedad de las lesiones y en la probabilidad de morir en el evento (OPS, 2019).

En el caso de atropellos a peatones, la probabilidad de muerte aumenta considerablemente a partir de una velocidad de 30 km/h. De acuerdo con la guía “Ciudades más seguras mediante el diseño” del *World Resources Institute*; cuando un vehículo circula a 50 km/h, la probabilidad de matar a un peatón al atropellarlo es hasta cinco veces mayor de si circulara a 30 km/h y es casi del 100% a 60 km/h.

* + Causa Indirecta 4.1: Inadecuadas velocidades de circulación que generan inseguridad vial.
  + Causa Indirecta 4.2: Insuficientes prácticas de gestión pública para pacificar el tránsito en las vías.

### Causa Directa 5: Infraestructura vial que no cumple con los estándares actuales para la seguridad vial

Cuando se habla de Infraestructura vial, hablamos de la vía en sí misma, y todos sus soportes que conforman la estructura de las carreteras y caminos, y que está incluida dentro del Sistema Nacional de carreteras; y, del mismo modo, hablamos de todo camino, arteria, calle o vía férrea, incluidas sus obras complementarias, de carácter rural o urbano de dominio y uso público; en complemento, el derecho de vía refiere a la faja de terreno de ancho variable dentro del cual se encuentra comprendida la carretera, sus obras complementarias, servicios, áreas previstas para futuras obras de ensanche o mejoramiento, y zonas de seguridad para el usuario; en ese sentido, en consecuencia con las definiciones del sistema seguro, las secciones viales de la infraestructura vial deben incluir todos los elementos físicos y regulatorios para que la circulación de los usuarios viales (y sus interacciones) los protejan.

El Manual de Diseño Geométrico de Carreteras; que entre otros, forma parte de los Manuales de Carreteras establecidos por el Reglamento Nacional de Gestión de Infraestructura Vial aprobado por D.S. N° 034-2008-MTC ha sido objeto de 05 modificaciones desde su primera emisión realizada el 25 de octubre de 2008; y cada una de ellas ha buscado orientar el diseño y construcción de carretas según los criterios técnicos vigentes al momento de su emisión, sin considerar, antes del 2020, aspectos específicos en material de seguridad vial.

* + Causa Indirecta 5.1: Instrumentos técnicos para la gestión de la infraestructura vial no actualizados para que cumplan con los estándares de Seguridad Vial.
  + Causa Indirecta 5.2: Insuficiente evaluación de riesgos en la infraestructura vial.

### Causa Directa 6: Deficiente preparación, respuesta y acompañamiento frente a siniestros de tránsito

Es de resaltar que existen 3 niveles de prevención de los siniestros viales, relacionados con la fase en que se aplica: Prevención primaria enfocada a que no se presente el siniestro; Prevención Secundaria dispuesta para mitigar el impacto a la salud en el momento y lugar del siniestro (primer respondiente), se extiende hasta la prestación de primeros auxilios y la Prevención terciaria que incluye las intervenciones quirúrgicas y la adecuada rehabilitación y reinserción social de los lesionados170.

La diferencia entre lesión leve y una discapacidad y entre la vida y la muerte en un siniestro vial es la prestación oportuna y profesional de la atención de emergencia. El fenómeno de la inseguridad vial deja millones de víctimas en el mundo, en este sentido, se hace relevante que la buena atención del trauma depende en gran medida del tiempo, por lo que los servicios prehospitalarios y hospitalarios deben contar con el personal, equipos y protocolos que apunten disminuir los impactos físicos y psicológicos de un siniestro vial.

Por otro lado, las consecuencias posteriores al siniestro vial generan impactos emocionales, psicológicos, físicos, jurídicos y económicos, que deben también ser atendidos de manera oportuna y profesional. La Secretaría de Movilidad de Bogotá en su programa de Orientación para Víctimas de Siniestros Viales (ORVI) establece que “Se reconoce como víctima a toda persona que haya sufrido daño o afectación como consecuencia directa de un siniestro vial”171 y para establecer la magnitud del daño vincula en su atención a la víctima directa, su cónyuge o compañero(a) permanente, sus familiares en primer y segundo grado de consanguinidad (hijos/hijas, padres/madres, hermanos/hermanas), y primero civil (hijos/hijas adoptivos/as) con el fin de ofrecer orientación social, jurídica y psicológica que mitigue, en primera mediada, la afectación a personas y también el impacto social y económico a la sociedad.

* + Causa Indirecta 6.1: Deficiente sistema de seguros, información y orientación a usuarios viales.

170 E. Valdés y JC González, Dirección General de Tráfico de España 2011, “Comportamiento y primeros auxilios en caso de accidente de tráfico”

171 Tomado de [Orientación para víctimas de Siniestros Viales - ORVI | Secretaría Distrital de Movilidad](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/ORVI) [(movilidadbogota.gov.co)](https://www.movilidadbogota.gov.co/web/ORVI) 03/03/2021

* + Causa Indirecta 6.2: Limitado sistema de respuesta, y atención prehospitalaria y hospitalaria.
  + Causa Indirecta 6.3: Insuficiente acompañamiento posterior de víctimas de siniestros de tránsito

## SITUACIÓN FUTURA DESEADA

La situación futura deseada para la seguridad vial se desarrolla mediante un análisis con enfoque prospectivo, considerando las aspiraciones de las personas, las principales tendencias globales que afectarían su desarrollo y los escenarios de largo plazo, así como los riesgos y oportunidades asociados a cada uno de ellos.

En un horizonte de 10 años, la Política Nacional Multisectorial de Seguridad Vial en el Perú permitirá contar con una estructura institucional cohesionada y articulada que enfoque la toma de decisiones para una movilidad segura y sostenible, una infraestructura vial que proteja la vida de sus usuarios y mitigue los errores en la conducción, una interacción más

no solo la vida de quienes los conducen, sino de quienes hacen parte del ecosistema de la movilidad y como complemento, un sistema de respuesta a eventos viales que garantice una atención oportuna y profesional, sumado a la asistencia y acompañamiento a víctimas, victimarios y sus familias en los procesos de luto, sobrevivencia y reinserción a la vida social., contribuyendo así a la construcción y fortalecimiento de accesos a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles.

Lo anterior y en cumplimiento de las metas de la Agenda 2030 – Objetivos de Desarrollo Sostenible, le permitirá al Perú:

* Reducir al 50% la cantidad de fallecidos en siniestros viales
* Reducir al 50% la cantidad de lesionados en siniestros viales

Este escenario garantizará la protección de vidas y capacidades humanas de los usuarios viales y tendrá como fines la reducción de los impactos económicos, sociales y psicológicos de la población víctima de siniestros viales, la optimización de los servicios de salud para la atención de estos eventos, la desconcentración de incidentes en puntos específicos, así como, la promoción de transportes sostenibles y seguros con énfasis en modos activos de movilidad, proyectando una mejora en la calidad de vida de la población.

## ALTERNATIVAS DE SOLUCIÓN

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causa directa** | **Causa indirecta** | | **Riesgos/Oportunidades abordados** | **Alternativas de solución** | **Característica** |
|  | **Débil coordinación y delimitación de funciones de la**  **seguridad vial** | | **Riesgos**  La prestación de servicios de traslado de personas y mercaderías bajo un entorno de informalidad, y sin cumplir los requisitos de seguridad vial exigidos por ley, se verían incrementados desde el autoempleo del sector transporte, lo que agravaría la inseguridad del sistema vial por exposición. | Fortalecimiento de la articulación y coordinación interinstitucional multinivel | Nueva |
| **Desarticulación en el sistema de información y baja generación del**  **conocimiento** | | Promover la interoperabilidad de los sistemas de información entre las instituciones vinculadas y la gestión del conocimiento | Nueva |
| **Débil institucionalidad de la seguridad vial** | **Ineficientes procesos fiscalización**  **sanción** | **de y** | El incremento de la participación política  aumenta el riesgo de generación de normas sin sustento técnico, que afecten la estructura institucional para la seguridad vial.  La lentitud con la que el Estado actualiza la regulación y los servicios, en comparación con los avances tecnológicos crecientes en materia de seguridad vial (que pueden ir desde el diseño vial urbano y carretero, sistemas de control de tránsito velocidades, tecnología vehicular, licencias, revisión vehicular, contaminación ambiental y otros) crea vacíos que son aprovechados por privados con fines comerciales, o personas particulares para operar en condiciones no normadas. | Asegurar procesos de fiscalización y sanción eficientes y eficaces | Optimizada |
| **Reducido cumplimiento de las funciones para ejercer la**  **responsabilidad compartida en la seguridad vial** | | Promoción del cumplimiento vinculante en los gestores del sistema vial multinivel | Nueva |
|  |  | | Debido a la crisis del COVID19, se reduce el crecimiento del país, afecta la recaudación |  |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causa directa** | **Causa indirecta** | **Riesgos/Oportunidades abordados** | **Alternativas de solución** | **Característica** |
|  |  | fiscal, lo que limita la posibilidad de gestión de políticas públicas y ejecución en diferentes ámbitos, incluyendo la seguridad vial.  **Oportunidades**  Fortalecimiento de los sistemas integrados de transporte seguros.  Fortalecer los controles de fiscalización para el cumplimiento de estándares de seguridad vial.  Generación de valor público de la política pública que promueve procesos de participación, veeduría y asociatividad en pro del mejoramiento de la movilidad y de la mayor visibilidad de las víctimas de siniestros viales.  Eficiencia en la disminución de muertos y heridos por siniestros viales mediante Una institucionalización efectiva de la gestión de la seguridad vial, la articulación adecuada de cada nivel de gobierno, sumadas a las herramientas técnicas y normativas para su adecuada gestión.  Innovación en sistemas de información que permitan mayor conocimiento para la toma de decisiones en materia de seguridad vial. Con el uso de nuevas tecnologías en el diseño e implementación de políticas y diversas  intervenciones públicas, se podrá tener mejor |  |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causa directa** | **Causa indirecta** | **Riesgos/Oportunidades abordados** | **Alternativas de solución** | **Característica** |
|  |  | información sobre la movilidad de las personas y los requerimientos de seguridad que demandarán. El uso de BIG data y otras tecnologías tendrán un papel importante al  respecto. |  |  |
| **Actitudes y comportamientos que generan vulnerabilidad en los usuarios de las vías** | **Deficiente**  **estrategia para la educación vial** | **Riesgos**  Dados los bajos estándares de seguridad del actual sistema vial, existe un riesgo latente de ocurrencia de siniestros en donde se involucran, específicamente, personas económicamente activas (30-59 años) y jóvenes (12-17 años).  Incremento de siniestros; mayor al tendencial, por la aparición e incremento del uso de sustancias ilícitas, asociadas a los usuarios de las vías, sean conductores o usuarios más vulnerables (peatones, ciclistas).  **Oportunidades**  Creación de estrategias de educación,  fiscalización y control para reducir conductas de riesgo. | Optimización de la estrategia de  educación vial a usuarios de las vías | Nueva |
| **Deficiente proceso de licenciamiento a conductores de vehículos menores**  **y mayores** | Modernizar el proceso de licenciamiento a conductores de vehículos menores y mayores | Optimizada |
| **Información y comunicación en seguridad vial no efectivas** | Efectivizar la estrategia de información y comunicación | Optimizada |
| **Bajos estándares de seguridad vehicular** | **Insuficiente marco técnico – legal para el control de ingreso, operación y salida de**  **vehículos del**  **parque automotor** | **Riesgos**  Como consecuencia del aumento de la población mundial, y en particular en el Perú, se incrementará la exposición al riesgo de la población nacional a ser una víctima de siniestros, así como el colapso de los sistemas  viales por el incremento de la tasa de | Fortalecimiento del control de ingreso, operación y baja de vehículos del parque automotor | Optimizada |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causa directa** | **Causa indirecta** | **Riesgos/Oportunidades abordados** | **Alternativas de solución** | **Característica** |
|  | **Requisitos técnicos de seguridad vehicular que no cumplen los estándares internacionales recomendados** | motorización (particularmente vehículos particulares).  El incremento del parque automotor en las ciudades causaría incremento en las externalidades de la movilidad como daño ambiental y siniestros viales.  Incremento en la productividad implica incrementos en desplazamientos de personal, materias primas y producto terminado, lo que genera riesgo de aumento en la tendencia de la ocurrencia de siniestros viales por mayor movilidad de vehículos de gran calado.  **Oportunidades**  El avance en tecnología permitirá incorporar mejores y más efectivos elementos de seguridad activa y pasiva en los vehículos, haciéndolos más seguros para sus ocupantes  y para los otros usuarios del entorno vial. | Mejorar estándares para requisitos técnicos de seguridad vehicular | Optimizada |
| **Insuficiente gestión de velocidades** | **Inadecuadas velocidades de**  **circulación que generan**  **inseguridad vial** | **Riesgos**  La desigual distribución del crecimiento se evidencia también en la inversión en grandes autopistas en las ciudades principales, en contraposición de las necesidades de los ciudadanos residentes alrededor de dichas vías, lo que incremente el clima de conflicto entre la ciudadanía, cada vez más  empoderada y el gobierno. | Adecuación de velocidades de circulación acorde a las condiciones particulares de diferentes tramos viales | Optimizada |
| **Insuficientes prácticas de**  **gestión pública** |  |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causa directa** | **Causa indirecta** | **Riesgos/Oportunidades abordados** | **Alternativas de solución** | **Característica** |
|  | **para pacificar el tránsito en las vías** | **Oportunidad**  A raíz de la COVID-19, el Estado peruano identifica la necesidad de impulsar y fortalecer el uso de modos sostenibles de transporte como la bicicleta y otros modos masivos, que sean seguros para la ciudadanía.  Debido al mayor interés por el cuidado del medio ambiente, los ciudadanos harán uso de medios de transporte activos y/o sostenibles, que requerirán de un Sistema de Transporte  Vial Seguro. |  |  |
| **Infraestructura vial que no cumple con los estándares actuales para la seguridad vial** | **Instrumentos técnicos para la gestión de la infraestructura vial no actualizados para que cumplan con los estándares**  **de seguridad vial** | **Oportunidades**  Ante la pérdida de capital físico, se tendría la oportunidad de reconstruir un Sistema Vial con nueva infraestructura que incluya elementos/características de seguridad vial, con lo que se presentará una reducción de siniestros viales para periodos posteriores. | Mejorar instrumentos técnicos para el diseño, construcción y mantenimiento de infraestructura vial segura | Nueva |
| **Insuficiente evaluación de**  **riesgos en la**  **infraestructura vial** | Mejorar procesos de evaluaciones de riesgos de la infraestructura vial en el ámbito  urbano y carretero | Optimizada |
| **Deficiente preparación, respuesta y acompañamiento** | **Deficiente sistema de seguros, información y**  **orientación a**  **usuarios viales** | **Riesgo**  Carencia de elementos y vías inseguras incrementa la ocurrencia de siniestros viales, puede llevar a la pobreza a una familia a causa  de los gastos incurridos para atender a las | Fomentar la mejora en la información y orientación a usuarios viales de los procesos de aseguramiento | Nueva |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Causa directa** | **Causa indirecta** | **Riesgos/Oportunidades abordados** | **Alternativas de solución** | **Característica** |
| **frente a siniestros de tránsito** | **Limitado sistema de respuesta, y atención prehospitalaria y**  **hospitalaria** | víctimas. Consecuencias e impactos económicos, sociales, laborales y psicológicos de las víctimas de siniestros viales que conlleven al incremento de la pobreza y el detrimento de la salud mental y la convivencia. | Optimizar y articular el sistema de respuesta de emergencia y atención prehospitalaria y hospitalaria | Nueva |
| **Insuficiente acompañamiento posterior de**  **víctimas de**  **siniestros de tránsito** | Promover la atención integral a las víctimas de siniestro de tránsito | Nueva |



*“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”*

## OBJETIVOS PRIORITARIOS, LINEAMIENTOS Y SERVICIOS

En líneas generales, la PNMSV 2023-2030 cuenta con 6 objetivos prioritarios que se han establecido en virtud de cada una de las causas directas diagnosticadas en torno a la seguridad vial que permiten enmarcar las intervenciones del Estado; asimismo, cuenta con 18 lineamientos que se operativizan mediante 26 servicios que han de ser provistos por 8 instituciones. Las entidades comprometidas proveerán principalmente los siguientes servicios relacionados con: i) fortalecimiento de la institucionalidad; ii) reducción de los comportamientos que generan riesgo; iii) estándares óptimos de seguridad vial; iv) velocidades seguras; v) disposición de una infraestructura vial segura;

vi) aumentar la capacidad de respuesta ante siniestros viales. Cada uno de estos objetivos prioritarios cuenta con sus respectivos indicadores, los cuales serán cumplidos a través de 18 lineamientos (estrategias), los mismos que cuentan con 26 servicios y cada una de ellas con sus respectivas actividades operativas que corresponden a 8 instituciones, entre miembros y no miembros de la Comisión Multisectorial.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivo prioritario** | | **Lineamiento** | | **Servicio** | | **Condición del servicio** | **Persona que recibe el servicio** | **Proveedor** | **Alcance** |
| OP1 | Fortalecer la institucionalidad de la seguridad vial de los usuarios viales | L 1.1 | Fortalecer la articulación intersectorial y la coordinación interinstitucional de la gestión para la seguridad vial | S 1.1.1 | Asistencia técnica para el diseño y evaluación de  instrumentos de gestión de seguridad vial con enfoque de visión cero, fiable para entidades públicas en los tres niveles de  gobierno. | Mejorado | Entidades públicas en los tres niveles de gobierno | Dirección de Seguridad Vial - MTC | Nacional |
| L 1.2 | Fortalecer la articulación del sistema de información | S 1.2.1 | Servicios en línea sobre el sistema de información de  seguridad vial,  articulada para entidades públicas y privadas | Nuevo | Entidades públicas y privadas | Dirección de Seguridad Vial - MTC | Nacional |
| L 1.3 | Generar conocimiento técnico en seguridad vial | S 1.3.1 | Asistencia técnica para la actualización técnica normativa en seguridad vial, fiable para funcionarios y especialistas de entidades públicas. | Nuevo | Funcionarios y  especialistas de entidades públicas | Dirección de Seguridad Vial - MTC | Nacional |
| S 1.3.2 | Programas de  Desarrollo de  Capacidades en seguridad vial, fiables para estudiantes de  educación superior pública y privada. | Nuevo | Estudiantes de educación superior pública y privada. | Dirección de Seguridad Vial - MTC | Nacional |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivo prioritario** | | **Lineamiento** | | **Servicio** | | **Condición del servicio** | **Persona que recibe el servicio** | **Proveedor** | **Alcance** |
|  |  |  |  | S 1.3.3 | Programa de  formación en seguridad vial, fiable para técnicos y profesionales vinculados a la gestión  vial, transporte y tránsito. | Mejorado | Técnicos y profesionales vinculados a la gestión vial, transporte y tránsito. | Dirección de Seguridad Vial - MTC | Nacional |
| L 1.4 | Mejorar los  procesos de supervisión, fiscalización y sanción de la seguridad vial. | S 1.4.1 | Fiscalización, sanción y supervisión a conductas de riesgo en el tránsito y transporte, continua para usuarios viales. | Mejorado | Usuarios viales | Policía Nacional del Perú (PNP  ) y  Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) | Nacional |
| S 1.4.2 | Sistema de Monitoreo de Transporte y Tránsito (SMT), eficaz para entidades públicas vinculadas al transporte y tránsito a nivel nacional. | Nuevo | Entidades públicas vinculadas al transporte y tránsito a nivel nacional. | Dirección General de Autorizaciones en Transportes (DGATR)- MTC | Nacional |
| OP2 | Reducir los comportamientos que generan riesgo de afectación a la | L 2.1 | Mejorar los  programas de  educación vial dirigida a los usuarios viales. | S 2.1.1 | Servicios de  educación vial, oportuna para las y los estudiantes de educación básica. | Nuevo | Estudiantes de educación básica regular. | Dirección de Seguridad Vial - MTC | Nacional |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivo prioritario** | | **Lineamiento** | | **Servicio** | | **Condición del servicio** | **Persona que recibe el servicio** | **Proveedor** | **Alcance** |
|  | vida de los usuarios viales en la movilidad |  |  | S 2.1.2 | Programa de  educación y  sensibilización en seguridad vial, fiable para conductores infractores y no infractores | Mejorado | Conductores infractores y no infractores. | Dirección de Seguridad Vial - MTC | Nacional |
| L 2.2 | Optimizar el proceso técnico - administrativo de licenciamiento a conductores de vehículos mayores y menores. |  |  |  |  |  |  |
| L 2.3 | Desarrollar planes de control en vía a comportamientos de riesgo de  usuarios. |  |  |  |  |  |  |
| L 2.4 | Alinear el  programa de  formación de  conductores a cualificaciones establecidas en el MNCP dirigido a operadores de  transporte. |  |  |  |  |  |  |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivo prioritario** | | **Lineamiento** | | **Servicio** | | **Condición del servicio** | **Persona que recibe el servicio** | **Proveedor** | **Alcance** |
|  |  | L 2.5 | Optimizar el proceso de información y comunicación de la seguridad vial. | S 2.5.1 | Programas de difusión para conductas de riesgo en la movilidad y sensibilización, focalizada para usuarios viales. | Nuevo | Usuarios viales | Dirección de Seguridad Vial - MTC | Nacional |
| OP3 | Lograr estándares óptimos de seguridad vehicular que protejan la vida de los usuarios viales | L 3.1 | Definir los procesos y requisitos para el ingreso, operación y baja de vehículos del parque automotor. | S 3.1.1 | Programa de homologación vehicular bajo  estándares de seguridad vial, fiable para entidades  públicas y privadas involucradas | Nuevo | Entidades públicas y privadas involucradas | Dirección de Seguridad Vial - MTC | Nacional |
| S 3.1.2 | Inspección técnica vehicular con enfoque de seguridad vial, fiable para la  ciudadanía en general, entidades públicas y privadas. | Nuevo | Ciudadanía en general, entidades públicas y privadas | Dirección de Acreditación (DA) de INACAL | Nacional |
| S 3.1.3 | Programas de chatarreo vehicular, eficaz para personas naturales y jurídicas que tienen posesión de vehículos obsoletos y  contaminantes. | Mejorado | Personas naturales y jurídicas que tienen posesión de vehículos obsoletos y  contaminantes. | Dirección de  Políticas y  Normas en Transporte Vial - MTC | Nacional |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivo prioritario** | | **Lineamiento** | | **Servicio** | | **Condición del servicio** | **Persona que recibe el servicio** | **Proveedor** | **Alcance** |
|  |  | L 3.2 | Implementar los estándares técnicos de seguridad vehicular. |  |  |  |  |  |  |
| L 3.3 | Definir parámetros técnicos para la adquisición de flotas vehiculares de entidades públicas y  privadas. | S 3.3.1 | Asistencia para la adquisición de flota vehicular con  estándares de  seguridad técnica,  oportuna para entidades públicas y privadas. | Nuevo | Entidades públicas y privadas. | Dirección de Seguridad Vial - MTC | Nacional |
| OP4 | Lograr las velocidades seguras para la protección de los usuarios viales | L 4.1 | Fomentar el uso de instrumentos normativos - técnicos y tecnología para la gestión de la velocidad | S 4.1.1 | Asistencia para la adecuación de infraestructura, componentes viales y velocidades seguras, fiable para gobiernos regionales y locales. | Nuevo | Gobiernos regionales y Gobiernos locales | Dirección de Seguridad Vial - MTC | Nacional |
| S 4.1.2 | Programa para establecimiento y  control de  velocidades, fiable para la Red Vial Nacional. | Nuevo | Red Vial Nacional | SUTRAN | Nacional |
| S 4.1.3 | Asistencia para el diseño de proyectos de Entornos Escolares | Nuevo | Gobiernos Locales | Dirección de Seguridad Vial - MTC | Nacional |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivo prioritario** | | **Lineamiento** | | **Servicio** | | **Condición del servicio** | **Persona que recibe el servicio** | **Proveedor** | **Alcance** |
|  |  |  |  |  | Seguros, fiable para  gobiernos locales. |  |  |  |  |
| OP5 | Disponer una infraestructura vial segura para los usuarios viales | L 5.1 | Actualizar los instrumentos técnicos de diseño y gestión de infraestructura vial. |  |  |  |  | Dirección de Seguridad Vial - MTC |  |
| L 5.2 | Implementar el proceso de evaluación de riesgo de infraestructura vial en el ámbito urbano y de carreteras. | S 5.2.1 | Evaluaciones en seguridad vial de la infraestructura en la Red Vial Nacional según estándares internacionales, continuas para equipos técnicos en vías de jerarquías  nacionales. | Mejorado | Equipos técnicos en vías de jerarquías nacionales. | Dirección de Seguridad Vial - MTC | Nacional |
| S 5.2.2 | Asistencia técnica para el monitoreo permanente de  riesgos de  infraestructura vial, fiable para gestores de la infraestructura vial en los tres niveles de  gobierno. | Nuevo | Gestores de la infraestructura vial en los tres niveles de gobierno | Dirección General de  Programas y  Proyectos de  Transportes - MTC | Nacional |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivo prioritario** | | **Lineamiento** | | **Servicio** | | **Condición del servicio** | **Persona que recibe el servicio** | **Proveedor** | **Alcance** |
|  |  |  |  | S 5.2.3 | Programa de profesionalización de auditoría e inspección en seguridad vial, precisa para  estudiantes de posgrado. | Nuevo | Estudiantes de posgrado. | Dirección de Seguridad Vial - MTC | Nacional |
| OP6 | Incrementar la capacidad de respuesta frente a siniestros viales para los usuarios viales. | L 6.1 | Optimizar los procesos de aseguramiento, información y orientación a usuarios viales. | S 6.1.1 | Programa de difusión de  información sobre los procesos y alcances del aseguramiento para la atención de siniestros viales,  oportuno para usuarios viales. | Nuevo | Usuarios de las vías | Dirección de Seguridad Vial - MTC | Nacional |
| S 6.1.2 | Optimización y fortalecimiento de los procesos de atención por los seguros obligatorios vehiculares, oportuna  para usuarios viales. | Nuevo | Usuarios de las vías | Dirección de Seguridad Vial - MTC | Nacional |
| L 6.2 | Optimizar la gestión del sistema de respuesta y atención prehospitalaria y  hospitalaria de | S 6.2.1 | Atención prehospitalaria y hospitalaria con protocolo estandarizado, idónea para hospitales y  centros de salud. | Nuevo | Hospitales y centros de salud | MINSA | Nacional |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Objetivo prioritario** | | **Lineamiento** | | **Servicio** | | **Condición del servicio** | **Persona que recibe el servicio** | **Proveedor** | **Alcance** |
|  |  |  | víctimas de siniestros viales. | S 6.2.2 | Programa de capacitación de primer respondiente ante siniestros viales, fiable para personal que  atiende emergencias. | Nuevo | Personal que atiende emergencias (in situ): serenazgo, efectivos  policiales, bomberos, entre otros. | MINSA | Nacional |
| L 6.3 | Implementar el proceso articulado para el acompañamiento posterior a víctimas de siniestro viales. | S 6.3.1 | Atención post-  hospitalaria con protocolo estandarizado, accesible para lesionados permanentes de  siniestro vial. | Nuevo | Lesionados permanentes de siniestro vial. | MINSA | Nacional |
| S 6.3.2 | Servicio de defensa pública y acceso a la justicia, fiable para víctimas de siniestro  vial. | Nuevo | Víctimas de siniestros viales y/o sus beneficiarios | MINJUSDH | Nacional |



*“Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia”*

## SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

El responsable técnico del seguimiento y evaluación de la Política Nacional de Seguridad Vial 2023-2030 es la Dirección de Seguridad Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Este proceso será acompañado y asistido por la Oficina de Planeamiento y Cooperación Técnica de la Oficina General de Planeamiento y Presupuesto del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en su condición de integrante del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico (SINAPLAN), por lo que tiene que dar cumplimiento de los objetivos, lineamientos y directivas que emita el CEPLAN172.

172 De acuerdo al Decreto Legislativo N° 1088, Los órganos del Sistema Nacional de Planeamiento Estratégico mantienen relación técnica y funcional con el Centro Nacional de Planeamiento Estratégico (CEPLAN) en las materias de su competencia y están obligadas a dar cumplimiento de los objetivos, lineamientos y directiva que emita el CEPLAN.