



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

POLÍTICA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

2022 – 2030

Tercer entregable
(3/4)

Página | 1

Jirón Zorritos 1203 – Lima - Perú
T. (511) 615-7800
www.gob.pe/mtc





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

Índice

1. OBJETIVOS PRIORITARIOS.....	3
2. LINEAMIENTOS	10
ANEXOS.....	18
Anexo A-1. Fichas de alineamiento de nivel vertical con las Políticas de Estado del Acuerdo Nacional y el Plan Estratégico de Desarrollo Nacional	18
Anexo A-2. Ficha de alineamiento de nivel horizontal con las políticas nacionales relacionadas.....	22
Anexo A-3. Fichas técnicas de indicadores de objetivos prioritarios	29
BIBLIOGRAFÍA.....	42

**PERÚ****Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones****Viceministerio
de Transportes****Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal**

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

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:

OP 1. Constituir la estructura institucional pública y privada óptima para una movilidad segura

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 un estrategias 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).

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, Ministerio de Transportes 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.**

**PERÚ****Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones****Viceministerio
de Transportes****Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal***"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"*

Política Nacional de Seguridad Vial	Política Nacional con la que se compara/analiza	
Objetivo prioritario	Nombre de la política	Objetivo prioritario
OP1. Constituir la estructura institucional pública y privada óptima para una movilidad segura	Política Nacional Multisectorial de Salud al 2030	OP3. Mejorar las condiciones de vida de la población que generan vulnerabilidad y riesgos en la salud
	Política Nacional de Transporte Urbano	OP2. Mejorar la gobernanza del transporte urbano de personas y mercancías
	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
		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

OP 2. Reducir los comportamientos que generan riesgo de afectación a la vida de los usuarios viales en la movilidad

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 más de 340.000 víctimas en los últimos 6 años en el país. 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

**PERÚ****Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones****Viceministerio
de Transportes****Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal**

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

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 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 transnacional

OP 3. Lograr estándares óptimos de seguridad vehicular que protejan la vida de los usuarios viales

Con un incremento del 89% del parque automotor 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 (73% vehículos mayores y 23% vehículos menores). 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**)

**PERÚ****Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones****Viceministerio
de Transportes****Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal***"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"*

y reducir el riesgo de lesiones cuando ocurre un choque (seguridad pasiva)¹, 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 cumplimiento 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 de Seguridad Vial	Política Nacional con la que se compara/analiza	
Objetivo prioritario	Nombre de la política	Objetivo prioritario
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 seguras 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"*² 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 con MINSA 5 de cada 10 personas

¹ OMS. Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030. Borrador del 16 de abril de 2021.

² Organización Panamericana de la salud, Organización Mundial de la Salud, Oficina Regional para la Américas. La velocidad y los siniestros viales. Washington, D.C.: OPS, 2017

**PERÚ****Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones****Viceministerio
de Transportes****Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal***"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"*

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 proyección 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 de Seguridad Vial	Política Nacional con la que se compara/analiza	
Objetivo prioritario	Nombre de la política	Objetivo prioritario
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 de infraestructura segura para la movilidad

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

**PERÚ****Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones****Viceministerio
de Transportes****Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal***"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"*

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 **nivales** 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 de Seguridad Vial	Política Nacional con la que se compara/analiza	
Objetivo prioritario	Nombre de la política	Objetivo prioritario
OP5. Disponer de infraestructura segura para la movilidad	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.

OP 6. Reducir el impacto socioeconómico y a la salud derivado de siniestros viales en las víctimas

Durante el 2020, a pesar de las restricciones a la movilidad por la pandemia de COVID 19, se presentaron 39.177 víctimas de siniestros viales. Excluyendo a las personas que murieron en el lugar de los hechos, como mínimo 37.000 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,

**PERÚ****Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones****Viceministerio
de Transportes****Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal***"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"*

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 prehospitallería efectiva, permitirán salvar la mayor cantidad de vidas de los siniestros viales. Por último, garantizar la efectividad de la atención posterior a víctimas, victimarios 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 prevención de los siniestros. 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. Por último, con el fin de ofrecer una atención y acompañamiento coordinado y articulado los sectores Salud, Transporte, Justicia y Educación, en compañía de las ONG's que representan a las víctimas establecerán la estructura institucional adecuada para tal fin.

Política Nacional de Seguridad Vial		Política Nacional con la que se compara/analiza
Objetivo prioritario	Nombre de la política	Objetivo prioritario
OP6. Reducir el impacto socioeconómico y a la salud derivado de siniestros viales en las víctimas	Política Nacional Multisectorial de Salud al 2030	OP2. Asegurar el acceso a servicios integrales de salud de calidad y oportunos a la población

**PERÚ****Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones****Viceministerio
de Transportes****Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal**

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

2. LINEAMIENTOS

OP 1 Constituir la estructura institucional pública y privada óptima para una movilidad segura

L 1.1. Consolidación de la articulación intersectorial y multinivel de instituciones competentes de la seguridad vial

Identificadas, y de ser el caso, creadas y asignadas; las funciones de las entidades responsables de la seguridad vial, bajo los lineamientos de la entidad rectora de la seguridad vial, con el rango de una 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 Sistema Seguro de Movilidad para el Perú y la gestión de esta política pública.

L 1.2. Fortalecer la coordinación interinstitucional de la gestión para la seguridad vial

La responsabilidad compartida es la base para el diseño e implementación de estrategias integrales 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 de los siniestros viales.

L 1.3. Fortalecer la articulación del sistema de información

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, con el fin de consolidar el Observatorio Nacional de Seguridad Vial como la fuente oficial de la información en este tema.

L 1.4. Generar conocimiento técnico en seguridad vial

Promover en entidades de educación superior e institutos técnicos, espacios de desarrollo de capacidades, investigación, innovación y nuevas tecnologías que faciliten el diseño de programas y proyectos, así como, transferencia de conocimiento de la seguridad vial.

L 1.5. Lograr eficacia en los procesos de supervisión, fiscalización y sanción

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

**PERÚ****Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones****Viceministerio
de Transportes****Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal**

*"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"*

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 la efectividad de la educación vial de usuarios de las vías

La creación de una cultura del valor de la vida requiere fortalecer 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

Supervisar y controlar la eficiencia y transparencia del proceso de otorgamiento/revalidación de licencias de conducir (Brevete) permitirá tener un registro verás y actualizado de conductores, este proceso debe aplicar a todos los niveles de licenciamiento y en las instituciones responsables nacional, regional y localmente.

Por otro lado, Implementar pruebas basadas en competencias para la concesión de licencias de conducir, será fuente de motivación para que los conductores cumplan con las reglas establecidas y los comportamientos seguros.

L 2.3. Desarrollar e implementar planes de control en vía a comportamientos de riesgo de usuarios

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 (zonas y conductas de riesgo), tiene impactos positivos sobre el comportamiento de los usuarios de las vías.

L 2.4. Alinear el programa de formación de conductores a cualificaciones establecidas en el MNCP que permitan la movilidad y trayectoria laboral y su implementación en centros autorizados por el MTC

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.

**PERÚ****Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones****Viceministerio
de Transportes****Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal**

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

L 2.5. Lograr la efectividad de la información y comunicación en seguridad vial

El involucramiento de la comunidad (sociedad civil, organizaciones, empresas) en la percepción de las vulnerabilidades y riesgos en la vías, en el entendimiento y apropiación de las intervenciones de infraestructura, así como, en la vigilancia del cumplimiento de las leyes, son escenarios de corresponsabilidad para afianzar los comportamientos seguros de los usuarios de las vías y la reducción de víctimas causadas por el tránsito, por lo que es necesario ir más allá de los conocimientos y las capacidades humanas y tener presente que la sensibilización sobre los factores de riesgo y las medidas de prevención en materia de seguridad vial, a través de estrategias de información, comunicación y campañas, son complementarias a otras medidas y no una solución en sí misma.

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

Garantizar la implementación y cumplimiento de las normas de seguridad vehicular, homologadas internacionalmente para vehículos importados, producidos y comercializados en el Perú, generando procesos de comunicación a consumidores para que realicen una compra informada y seleccionen la opción de vehículo seguro que más se ajusta a sus necesidades, como parámetros para la protección de la vida.

L 3.2. Asegurar la implementación de estándares para requisitos 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 para asegurar una alta calidad de seguridad y reducir la probabilidad incidencias graves a la salud cuando ocurre un siniestro vial.

L 1.7. Definir parámetros técnicos para la adquisición de flotas vehiculares de entidades públicas y privadas

Los compromisos institucionales para con la Seguridad Vial deben conllevar a acciones coherentes no solo por parte del Estado y sino también de las grandes empresas y organizaciones peruanas, por tal razón, contar con vehículos seguros según los servicios que prestan, y contar personal permanente y altamente capacitado en su operación, es un primer paso en el marco de la corresponsabilidad y compromiso por alcanzar las metas propuestas en la gestión de esta política.

**PERÚ****Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones****Viceministerio
de Transportes****Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal**

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

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

Revisar, actualizar y homologar los diferentes manuales, protocolos y procesos existentes, permitirán gestionar velocidades ajustadas a las características de la infraestructura vial.

Así también, es necesario complementar con la implementación de estrategias de tráfico calmado mediante el uso de infraestructura, urbanismo táctico, señalización y control de velocidad en vía, permitirán mitigar el impacto de la siniestralidad vial en la vida de las personas en el corto plazo.

OP 5. Disponer de infraestructura segura para la movilidad

L 5.1. Actualizar los instrumentos técnicos de diseño y gestión de infraestructura vial

Revisar, actualizar, y homologar los diferentes manuales, protocolos y procesos existentes; o en su defecto, crear nuevos instrumentos, permitirán diseñar, construir y administrar infraestructura vial que proteja la vida de los usuarios.

L 5.2. Asegurar la implementación del proceso de evaluación de riesgo de infraestructura vial en el ámbito urbano y carretero

Fortalecer las auditorías de seguridad vial para fomentar su aplicación permanente en proyectos nuevos de infraestructura vial, así mismo, impulsar el desarrollo de inspecciones de seguridad vial en las vías que actualmente están en uso con el fin de identificar medidas correctivas, tendrán como resultado la construcción de un sistema seguro de movilidad.

OP 6. Reducir el impacto socioeconómico y a la salud derivado de siniestros viales en las víctimas

L 6.1. Optimizar la efectividad de los procesos de aseguramiento, información y orientación a usuarios viales

Prevenir las lesiones graves a causa del riesgo vial mediante estrategias para ampliar los procesos de aseguramiento que garanticen una atención de emergencia oportuna en caso de presentarse un siniestro.

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.



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"

L 6.3. Implementar el proceso articulado para el acompañamiento posterior a víctimas de siniestro vial

Ofrecer a las víctimas la ruta y el protocolo de acompañamiento, atención y seguimiento a las secuelas obtenidas tras un siniestro vial con el fin de generar espacios de reinserción laboral y social.

**PERÚ****Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones****Viceministerio
de Transportes****Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal***"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"**"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"***Tabla 1. Matriz de Objetivos prioritarios, indicadores y lineamientos**

Objetivo Prioritario		Indicador		Logro esperado (2030)	Lineamientos	Responsable del Objetivo Prioritario
OP1	Constituir la estructura institucional pública y privada óptima para una movilidad segura	I 1.1	Tasa de fallecidos en siniestros viales	5.4	L 1.1. Consolidación de la articulación intersectorial y multinivel de instituciones competentes de la seguridad vial	MTC MININTER - PNP Gobiernos Regionales Gobiernos Locales
					L 1.2. Fortalecer la coordinación interinstitucional de la gestión para la seguridad vial	
		I 1.2	Tasa de lesionados en siniestros viales	112.8	L 1.3. Fortalecer la articulación del sistema de información	
					L 1.4. Generar conocimiento técnico en seguridad vial	
					L 1.5. Lograr eficacia en los procesos de supervisión, fiscalización y sanción	
OP2	Reducir los comportamientos que generan riesgo de afectación a la vida de los usuarios viales en la movilidad	I 2.1	Porcentaje de víctimas en siniestros imputables a la conducción alcohólica y/o sustancias psicoactivas	PD	L 2.1. Mejorar la efectividad de la educación vial de usuarios de las vías	MTC MINEDU
					L 2.2. Optimizar el proceso técnico - administrativo de licenciamiento a conductores de vehículos mayores y menores	
					L 2.3. Desarrollar e implementar planes de control en vía a comportamientos de riesgo de usuarios	

**PERÚ****Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones****Viceministerio
de Transportes****Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal***"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"**"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"*

Objetivo Prioritario		Indicador		Logro esperado (2030)	Lineamientos	Responsable del Objetivo Prioritario
OP3	Lograr estándares óptimos de seguridad vehicular que protejan la vida de los usuarios viales	I 2.2	Porcentaje de víctimas de siniestros imputables al No uso de elementos de protección.	PD	L 2.4. Alinear el programa de formación de conductores a cualificaciones establecidas en el MNCP que permitan la movilidad y trayectoria laboral y su implementación en centros autorizados por el MTC L 2.5. Lograr la efectividad de la información y comunicación en seguridad vial	MTC SUTRAN INACAL
		I 3.1	Porcentaje de vehículos con altos estándares de seguridad	100.0%	L 3.1. Definir los procesos y requisitos para el ingreso, operación y baja de vehículos del parque automotor	
		I 3.2	Porcentaje de vehículos con revisión técnico mecánica vigente	100.0%	L 3.2. Asegurar la implementación de estándares para requisitos 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 Víctimas en siniestros imputables a la velocidad	PD	L 4.1. Fomentar la implementación de instrumentos normativos - técnicos y tecnología para la gestión de la velocidad	MTC SUTRAN GOBIERNOS REGIONALES GOBIERNOS LOCALES
		I 4.2	Porcentaje de vehículos que exceden la velocidad establecida	10.0%		

Página | 16

**PERÚ****Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones****Viceministerio
de Transportes****Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal***"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"**"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"*

Objetivo Prioritario		Indicador		Logro esperado (2030)	Lineamientos	Responsable del Objetivo Prioritario
OP5	Disponer de infraestructura segura para la movilidad	I 5.1	Tasa de variación interanual de Km de infraestructura segura para ciclistas en zonas urbanas	PD	L 5.1. Actualizar los instrumentos técnicos de diseño y gestión de infraestructura vial	MTC SUTRAN GOBIERNOS REGIONALES GOBIERNOS LOCALES
		I 5.2	Porcentaje de vías nacionales con estándares de seguridad vial	PD	L 5.2. Asegurar la implementación del proceso de evaluación de riesgo de infraestructura vial en el ámbito urbano y carretero	
OP6	Reducir el impacto socioeconómico y a la salud derivado de siniestros viales en las víctimas	I 6.1	Porcentaje de vehículos involucrados en siniestros viales con SOAT o CAT vigentes	100.0%	L 6.1. Optimizar la efectividad de los procesos de aseguramiento, información y orientación a usuarios viales	MTC MINSA MINJUS
		I 6.2	Porcentaje de lesionados de siniestros viales que fallecen antes de ser ingresados a un centro de salud	10.0%	L 6.2. Optimizar la gestión del sistema de respuesta y atención prehospitalaria y hospitalaria de víctimas de siniestros viales	
		I 6.3	Porcentaje de efectividad de la atención posterior a víctimas, victimarios y sus familias.	85.0%	L 6.3. Implementar el proceso articulado para el acompañamiento posterior a víctimas de siniestro viales	

Página | 17

**PERÚ****Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones****Viceministerio
de Transportes****Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal***"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"*

ANEXOS

Anexo A-1. Fichas de 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 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. Constituir la estructura institucional pública y privada óptima para una movilidad segura
III. Competitividad 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 de infraestructura segura para la movilidad
II. Equidad y Justicia Social	13. Acceso Universal a los Servicios de Salud y a la Seguridad Social	OP6. Reducir el impacto socioeconómico y a la salud derivado de siniestros viales en las víctimas

**PERÚ****Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones****Viceministerio
de Transportes****Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal***"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"***Plan Estratégico de Desarrollo Nacional - Plan bicentenario, Perú al 2021³**

Objetivo Nacional	Objetivo Nacional Específico	Objetivo prioritario de la Política Nacional de Seguridad Vial
ON2. Igualdad de oportunidades y acceso universal a los servicios básicos	OE 2.6. Seguridad ciudadana mejorada significativamente	OP1. Constituir la estructura institucional pública y privada óptima para una movilidad segura
ON3. Estado democrático y descentralizado que funciona con eficacia, eficiencia y articuladamente entre sus diferentes sectores y los tres niveles de gobierno al servicio de la ciudadanía y el desarrollo, garantizando la seguridad nacional	OE 3.1. Agilidad, transparencia y eficacia de la administración pública en todos sus niveles, al servicio de los derechos de las personas en general y de los emprendedores e inversionistas en particular, con revaloración de los servidores y funcionarios públicos	
ON 5. Desarrollo regional equilibrado e infraestructura adecuada	OE 5.1. Suficiente y adecuada infraestructura económica y productiva descentralizada de uso público en el marco de los espacios transversales de planificación macrorregional	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
	OE 5.4. Agrupamiento de la población rural en ciudades intermedias establecidas sobre la base de centros poblados planificados (CPP)	OP4. Lograr las velocidades seguras para la protección de los usuarios viales
		OP5. Disponer de infraestructura segura para la movilidad
ON2. Igualdad de oportunidades y acceso universal a los servicios básicos	OE 2.2. Acceso universal a servicios integrales de salud con calidad	OP6. Reducir el impacto socioeconómico y a la salud derivado de siniestros viales en las víctimas

³ Aprobado mediante DS N° 054-2011-PCM

**PERÚ****Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones****Viceministerio
de Transportes****Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal***"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"***Propuesta de Plan Estratégico de Desarrollo Nacional al 2050⁴**

Objetivo Nacional	Objetivo Nacional Específico	Objetivo prioritario de la Política Nacional de Seguridad Vial
ON 1. Alcanzar el pleno desarrollo de las capacidades de las personas, sin dejar a nadie atrás.	OE 1.1 Garantizar la formación educativa de las personas a partir de las competencias necesarias que 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.	OP2. Reducir los comportamientos que generan riesgo de afectación a la vida de los 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. Constituir la estructura institucional pública y privada óptima para una movilidad segura
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 y tecnología, y la transformación digital del país	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 conectividad de las zonas rurales y de frontera.	OP5. Disponer de infraestructura segura para la movilidad
ON4. Garantizar una sociedad justa, democrática, pacífica y un Estado efectivo al servicio de las personas,	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	OP6. Reducir el impacto socioeconómico y a la salud derivado de siniestros viales en las víctimas

⁴ Proyecto publicado para comentarios hasta el 26 de noviembre del 2021

**PERÚ****Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones****Viceministerio
de Transportes****Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal***"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"*

en base al diálogo, la concertación nacional y el fortalecimiento de las instituciones	asegure sus derechos haciendo uso de las tecnologías digitales.	
	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. Constituir la estructura institucional pública y privada óptima para una movilidad segura

Visión del Perú al 2050⁵	
Dimensión	Objetivo prioritario de la Política Nacional de Seguridad Vial
<p>Dimensión 1: Las personas alcanzan su potencial en igualdad de oportunidades y sin discriminación para gozar de una vida plena.</p> <p>Dimensión 3: Desarrollo sostenible con empleo digno y en armonía con la naturaleza</p> <p>Dimensión 4: Sociedad democrática, pacífica, respetuosa de los derechos humanos y libre del temor y de la violencia</p>	OP1. Constituir la estructura institucional pública y privada óptima para una movilidad segura
	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 de infraestructura segura para la movilidad
	OP6. Reducir el impacto socioeconómico y a la salud derivado de siniestros viales en las víctimas

⁵ Aprobada el 29 de abril de 2019 por consenso en el Foro del Acuerdo Nacional

**PERÚ****Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones****Viceministerio
de Transportes****Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal***"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"**"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"*

Anexo A-2. Ficha de alineamiento de nivel horizontal con las políticas nacionales relacionadas

Alineamiento con la Política Nacional Multisectorial de Salud al 2030

Política Nacional de Seguridad Vial		Política Nacional con la que se compara/analiza		
Objetivo prioritario	Lineamiento	Nombre de la política	Objetivo prioritario	Lineamiento
OP1. Constituir la estructura institucional pública y privada óptima para una movilidad segura	Lin 1.1. Delimitar las funciones de instituciones competentes de la seguridad vial	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.
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.			

**PERÚ****Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones****Viceministerio
de Transportes****Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal***"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"***Alineamiento con la Política Nacional de Transporte Urbano**

Política Nacional de Seguridad Vial		Política Nacional con la que se compara/analiza		
Objetivo prioritario	Lineamiento	Nombre de la política	Objetivo prioritario	Lineamiento
OP1. Constituir la estructura institucional pública y privada óptima para una movilidad segura	Lin 1.2. Fortalecer la coordinación interinstitucional de la gestión para la seguridad vial	Política Nacional de Transporte Urbano	OP2. Mejorar la gobernanza del transporte urbano de personas y mercancías	L 2.1. Desarrollar una institucionalidad pública fuerte, con reglas de bien gobierno y alta capacidad técnica, para la gestión del transporte urbano
				L 2.2. Establecer mecanismos de coordinación institucional con las entidades que intervienen en el ámbito urbano
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.			
OP3. Lograr estándares óptimos de seguridad vehicular que protejan la vida de los usuarios viales	Lin 3.1. Definir los procesos y requisitos para el ingreso, operación y baja de vehículos del parque automotor	Política Nacional de Transporte Urbano	OP1. Contar con sistemas de transporte urbano eficaces para el desplazamiento de las personas	L1.4. Desarrollar servicios de transporte urbano publico eficientes, eficaces, seguros, confiables, inclusivos, accesibles y de calidad
	Lin 3.2. Asegurar la implementación de estándares para requisitos técnicos de seguridad vehicular			



Política Nacional de Seguridad Vial		Política Nacional con la que se compara/analiza		
Objetivo prioritario	Lineamiento	Nombre de la política	Objetivo prioritario	Lineamiento
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.			
OP5. Disponer de infraestructura segura para la movilidad	Lin 5.1. Actualizar los instrumentos técnicos de diseño y gestión de infraestructura vial	Política Nacional de Transporte Urbano	OP1. Contar con sistemas de transporte urbano eficaces para el desplazamiento de las personas	L1.1. Priorizar el transporte público y modos alternativos, sobre el transporte particular, en beneficio de los usuarios y ciudadanos en general
	Lin 5.2. Asegurar la implementación del proceso de evaluación de riesgo de infraestructura vial en el ámbito urbano y carretero		OP3. Desarrollar servicios de transporte urbano con adecuada infraestructura, para los usuarios	L3.1. 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
				L3.2. Mantener en condiciones adecuadas la infraestructura para el transporte urbano y desarrollar infraestructura para transporte no motorizado
			OP4. Satisfacer las necesidades de transporte urbano de la población, en concordancia con el desarrollo urbano	L4.1. Armonizar el sistema de transporte urbano con el ordenamiento territorial y las políticas de movilidad, en la ciudad



Política Nacional de Seguridad Vial		Política Nacional con la que se compara/analiza		
Objetivo prioritario	Lineamiento	Nombre de la política	Objetivo prioritario	Lineamiento
				L4.2. Promover la calidad del espacio público asociado a la operación del sistema de transporte de la ciudad, en beneficio de la población
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			

Alineamiento con la Política Nacional de Educación Superior y Técnico-Productiva

Política Nacional de Seguridad Vial		Política Nacional con la que se compara/analiza		
Objetivo prioritario	Lineamiento	Nombre de la política	Objetivo prioritario	Lineamiento
OP1. Constituir la estructura institucional pública y privada óptima para una movilidad segura	Lin 1.4. Generar conocimiento técnico en seguridad vial	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
			OP6. Movilizar recursos a las instituciones de la Educación Superior y Técnico-Productiva para la mejora de la calidad y el	L.6.4. Fomentar la colaboración entre las instituciones educativas, el Estado y la empresa para promover la investigación, el desarrollo y la innovación

**PERÚ****Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones****Viceministerio
de Transportes****Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal***"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"**"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"*

Política Nacional de Seguridad Vial		Política Nacional con la que se compara/analiza		
Objetivo prioritario	Lineamiento	Nombre de la política	Objetivo prioritario	Lineamiento
			desarrollo de la investigación e innovación	
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			

Alineamiento con la Política Nacional Multisectorial de Lucha contra el Crimen Organizado 2019 - 2030

Política Nacional de Seguridad Vial		Política Nacional con la que se compara/analiza		
Objetivo prioritario	Lineamiento	Nombre de la política	Objetivo prioritario	Lineamiento
OP2. Reducir los comportamientos que generan riesgo de afectación a la vida de los usuarios viales en la movilidad	Lin 2.4. Desarrollar planes de control en vía a comportamientos de riesgo de usuarios	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 transnacional	Lin 1.2. Garantizar el cumplimiento efectivo de sanciones en la cadena de consumo de productos ilegales
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.			

**PERÚ****Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones****Viceministerio
de Transportes****Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal***"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"
"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"*

Alineamiento con la Política Nacional de Competitividad y Productividad

Política Nacional de Seguridad Vial		Política Nacional con la que se compara/analiza		
Objetivo prioritario	Lineamiento	Nombre de la política	Objetivo prioritario	Lineamiento
OP5. Disponer de infraestructura segura para la movilidad	Lin 5.2. Asegurar la implementación del proceso de evaluación de riesgo de infraestructura vial en el ámbito urbano y carretero	Política Nacional de Competitividad 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.
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.			

Alineamiento con la Política Nacional Multisectorial de Salud al 2030

Política Nacional de Seguridad Vial		Política Nacional con la que se compara/analiza		
Objetivo prioritario	Lineamiento	Nombre de la política	Objetivo prioritario	Lineamiento
OP6. Reducir el impacto socioeconómico y a la salud derivado de	L 6.2. Optimizar la gestión del sistema de respuesta y atención prehospitalaria y	Política Nacional Multisectorial de Salud al 2030	OP2. Asegurar el acceso a servicios integrales de salud de calidad y oportunos a la población	L 2.4. Implementar Redes Integradas de Salud para la atención de la población

**PERÚ****Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones****Viceministerio
de Transportes****Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal***"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para mujeres y hombres"**"Año del Fortalecimiento de la Soberanía Nacional"*

Política Nacional de Seguridad Vial		Política Nacional con la que se compara/analiza		
Objetivo prioritario	Lineamiento	Nombre de la política	Objetivo prioritario	Lineamiento
siniestros viales en las víctimas	hospitalaria de víctimas de siniestros viales			L 2.7. Garantizar el acceso a los recursos estratégicos de salud, a la población que acude a las IPRESS
	L 6.3. Implementar el proceso articulado para el acompañamiento posterior a víctimas de siniestro viales	Política Nacional Multisectorial de Salud al 2030	OP2. Asegurar el acceso a servicios integrales de salud de calidad y oportunos a la población	L 2.10. Implementar canales y servicios digitales para brindar información clara y oportuna sobre los servicios de salud a las personas
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 hospitalaria, hospitalaria y post hospitalaria, con la finalidad de salvaguardar la vida de los lesionados en siniestros viales, y se asegure su recuperación.			



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesViceministerio
de TransportesDirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte MultimodalBICENTENARIO
PERÚ 2021

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

Anexo A-3. Fichas técnicas de indicadores de objetivos prioritarios⁶

Ficha técnica del indicador											
Objetivo prioritario 1:	Constituir la estructura institucional pública y privada óptima para una movilidad segura										
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

⁶ En esta sección se presentan indicadores con logros esperados por definir, dado que su medición será posible al momento de implementarse por completo la segunda fase del Observatorio Nacional de Seguridad Vial



Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal



BICENTENARIO
PERÚ 2021

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

Ficha técnica del indicador

Objetivo prioritario 1:	Constituir la estructura institucional pública y privada óptima para una movilidad segura										
Nombre del indicador:	Tasa de lesionados en siniestros viales										
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.										
	Línea de base	Valor actual	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





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesViceministerio
de TransportesDirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte MultimodalBICENTENARIO
PERÚ 2021

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

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 víctimas en siniestros imputables a la conducción alcohólica y/o sustancias psicoactivas										
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 reportados 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.										
Método de cálculo:	<u>Fórmula:</u>										
	(Número de fallecidos y lesionados por siniestros viales imputables al alcohol o sustancias psicoactivas / Total de fallecidos y lesionados en siniestros viales) * 100										
	<u>Especificaciones técnicas:</u>										
	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:		SVA	PD	PD	PD	PD	PD	PD	PD	PD	



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesViceministerio
de TransportesDirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte MultimodalBICENTENARIO
PERÚ 2021

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

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 víctimas de siniestros imputables al No uso de elementos de protección.										
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 no usar elementos de protección cuando se encuentran dentro de un vehículo. De esta manera, los actores involucrados podrán asumir las medidas preventivas y correctivas que permitan reducir progresivamente el grado de víctima en la ocurrencia de 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 reportados 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.										
Método de cálculo:	Fórmula:										
	(Número de fallecidos y lesionados por siniestros viales imputables al no uso de elementos de protección / 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:	SLB	SVA		PD	PD	PD	PD	PD	PD	PD	PD



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesViceministerio
de TransportesDirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte MultimodalBICENTENARIO
PERÚ 2021

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

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										
Justificación:	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.										
Responsable del indicador:	Ministerio de Transportes y Comunicaciones										
Limitaciones 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										
	Línea de base	Valor actual	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 %




PERÚ

Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesViceministerio
de TransportesDirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte MultimodalBICENTENARIO
PERÚ 2021

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

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										
Justificación:	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 (CITV), como medida preventiva que pueda actuar para evitar siniestros y víctimas a consecuencia de ellos.										
Responsable del indicador:	Ministerio de Transportes y Comunicaciones										
Limitaciones 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										
	Línea de base	Valor actual ↓	Logros esperados								
Año:	2021	2021	2022	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 %



Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal



BICENTENARIO
PERÚ 2021

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

Ficha técnica del indicador

Objetivo prioritario 4:	Lograr las velocidades seguras para la protección de los usuarios viales										
Nombre del indicador:	Porcentaje de Víctimas en siniestros imputables a la velocidad										
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 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.										
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). En el caso de siniestros con consecuencias fatales, establecer la causa demora todo el periodo de investigación fiscal.										
Método de cálculo:	Fórmula:										
	(Número de víctimas siniestros imputables a la velocidad/ total de víctimas registradas 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 a de base	Valor actual	Logros esperados								
Año:	2021	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Valor:	SLB	SVA	PD	PD	PD	PD	PD	PD	PD	PD	PD



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesViceministerio
de TransportesDirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte MultimodalBICENTENARIO
PERÚ 2021

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

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										
Justificación:	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.										
Responsable del indicador:	Ministerio de Transportes y Comunicaciones										
Limitaciones 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										
	Línea de base	Valor actual	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 %



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesViceministerio
de TransportesDirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte MultimodalBICENTENARIO
PERÚ 2021

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

Ficha técnica del indicador

Objetivo prioritario 5:	Disponer de infraestructura segura para la movilidad										
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 actual	Logros esperados								
Año:	2021	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Valor:	SLB	SVA	PD	PD	PD	PD	PD	PD	PD	PD	PD



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesViceministerio
de TransportesDirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte MultimodalBICENTENARIO
PERÚ 2021

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

Ficha técnica del indicador

Objetivo prioritario 5:	Disponer de infraestructura segura para la movilidad										
Nombre del indicador:	Porcentaje de vías nacionales con estándares de seguridad vial										
Justificación:	Mediante el presente indicador, se podrá calificar el estado de las vías nacionales considerando estándares de calidad internacional, como el iRAP										
Responsable del indicador:	Ministerio de Transportes y Comunicaciones										
Limitaciones del indicador:	La medición del indicador dependerá del acceso a información pública de iRAP respecto de la calificación de las vías nacionales										
Método de cálculo:	<u>Fórmula:</u>										
	(Total de km de vías nacionales mínimo 3 estrellas / total de km vías nacionales) X 100										
	<u>Especificaciones técnicas:</u>										
Sentido esperado del indicador:	Ascendente				Parámetro de medición:		Porcentaje				
Supuestos:											
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:	SLB	SVA	PD	PD	PD	PD	PD	PD	PD	PD	PD



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesViceministerio
de TransportesDirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte MultimodalBICENTENARIO
PERÚ 2021

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

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										
Justificación:	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.										
Responsable del indicador:	Ministerio de Transportes y Comunicaciones										
Limitaciones 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										
	Línea de base	Valor actual	Logros esperados								
Año:	2021	2021	2022	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%



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesViceministerio
de TransportesDirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte MultimodalBICENTENARIO
PERÚ 2021

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

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										
Justificación:	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										
Responsable del indicador:	Ministerio de Salud										
Limitaciones 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										
	Línea de base	Valor actual	Logros esperados								
Año:	2021	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Valor:	SLB	SVA	PD	PD	90%	85.0%	70.0%	55.0%	40.0%	25.0%	10.0%



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y ComunicacionesViceministerio
de TransportesDirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte MultimodalBICENTENARIO
PERÚ 2021

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

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, victimarios y sus familias.										
Justificación:	Mediante este indicador se tendrá registro de la atención brindada por el Estado a víctimas, victimarios y sus familias en casos de siniestros viales										
Responsable del indicador:	Observatorio Nacional de Seguridad Vial										
Limitaciones 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					
	La medición de este indicador este sujeta 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										
	Línea de base	Valor actual	Logros esperados								
Año:	2021	2021	2022	2023	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 %



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal



BICENTENARIO
PERÚ 2021

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

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.
- 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/9791/8578>
- 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>
- 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.
- CEPLAN. (2017). *Perú 2030: Tendencias globales y regionales*. Lima. Obtenido de <https://www.ceplan.gob.pe/wp-content/uploads/2017/06/TENDENCIAS-GLOBALES-QUE-AFECTAN-A-LA-IMAGEN-DE-FUTURO-DEL-PER%C3%A9-AL-2030-sello-de-agua-29-05-2017.pdf>
- CEPLAN. (2018). *Escenarios contextuales. Cambios globales y consecuencias para el Perú*. Lima. Obtenido de <https://www.ceplan.gob.pe/wp-content/uploads/2019/01/Escenarios-contextuales-CEPLAN.pdf>
- CEPLAN. (2018). *Guía de Políticas Nacionales*. Lima. Obtenido de <https://www.ceplan.gob.pe/guia-de-politicas-nacionales/>
- CEPLAN. (2020). *Perú 2050: tendencias nacionales con impacto de la COVID-19*. Lima. Obtenido de https://www.ceplan.gob.pe/wp-content/uploads/2020/12/CEPLAN-Peru_2050_tendencias_nacionales_con_el_impacto_de_la_COVID-19.pdf
- De Olivera, A., & Pinheiro, J. (2007). Indicadores psicocociais relacionados a accidentes de tránsito involucrando motoristas de onibus. *Psicol Estud*, 12(1): 171-178.
- 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-159.pdf>



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

- Hoyos Ramos, D. (2005). Diseño de instrumentos económicos para la internalización de externalidades de accidentes de tránsito. *Cuadernos de economía*, 283-305.
- 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/libro.pdf
- MIMP. (2014). *Conceptos fundamentales para la transversalización del enfoque de género*. Lima. Obtenido de https://www.mimp.gob.pe/files/direcciones/dcteg/Folleto-Conceptos-Fundamentos-en%20TEG_MIMP-DGTEG-DASI.pdf
- Morales - Soto, N., Alfaro - Basso, D., & Gálvez - Rivero, W. (2010). *Aspectos psicosociales y accidentes en el transporte terrestre*. Obtenido de <https://www.scielo.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=131A995126D2FF5226FC379CD3662109BE27E6ACDC5684C0F1699C05A44501F6F5B13BF42FC5E89645E8B31D3EC14883>
- OMS. (2004). *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito: resumen*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud.
- 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.
- PCM. (2013). *Política 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.scielo.org/article/csp/2014.v30n5/911-925/es/>
- Pico Merchant, 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>
- 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



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones

Viceministerio
de Transportes

Dirección General de
Políticas y Regulación en
Transporte Multimodal



BICENTENARIO
PERÚ 2021

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

- 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>
- 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-Documentacion/Documentos/Evaluaci%C3%B3n/EvaluacionEBDH%20+%20NIPO+%20Iogo.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>
- World Bank. (2013). *Análisis de la Capacidad de Gestión de la Seguridad Vial*. Bogotá. Obtenido de <http://documents1.worldbank.org/curated/en/495231468146985543/pdf/820040WP0P11780Box0379855B00PUBLIC0.pdf>
- WRI - Ross Center. (2018). *Sostenibilidad y seguridad. Visión y marco para lograr cero muertes en las vías*.