

2016

V CURSO DE CAPACITACIÓN A ESPECIALISTAS EN  
TEMA DE SEGURIDAD VIAL

## PROPUESTA DE REFORZAMIENTO DEL ROL DEL CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL EN EL PAÍS



### INTEGRANTES:

- Ramírez Sernaqué, Frank
- Nolberto Olaya, Diego
- Claudio Recines, Rolando
- Trindade, Adriano
- Kong Cabrera, Sergio
- Llamosas Calderón, Edgar





**V CURSO DE CAPACITACIÓN A  
ESPECIALISTAS EN TEMAS DE  
SEGURIDAD VIAL**



***DEDICATORIA***

Al Gobierno Regional del Callao por brindar cursos tan importantes como es la seguridad vial y permitirnos formar parte de los especialistas en estos temas.



## V CURSO DE CAPACITACIÓN A ESPECIALISTAS EN TEMAS DE SEGURIDAD VIAL



### *RESUMEN*

Las lesiones y muertes causadas por los accidentes de tránsito forman parte de un problema de salud pública que afecta a nivel mundial y genera una gran carga para los sistemas de salud, sobre todo en países pocos desarrollados y el Perú no es ajeno a dicho problema.

Se sabe que el estado peruano, a manera de contrarrestar o disminuir el índice de víctimas por accidentes de tránsito, creó el Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV), quien se encargaría de fomentar y coordinar acciones que estén vinculadas a la seguridad vial, pero que en la actualidad dicha institución no tiene el protagonismo que debería tener y no se ajusta a la realidad en que vivimos.

La presente tesina tiene como objetivo principal desarrollar propuestas de reforzamiento del rol del Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV), basado en el análisis de la situación actual en que se encuentra dicha institución y su pronta reestructuración con miras a desempeñar eficazmente la función para la cual fue creada.

Para ver su situación actual se mostrará la visión y misión institucional y su respectivo análisis FODA frente a su desempeño, con índices estadísticos de la cantidad de lesiones y muertes que vienen aquejando en los últimos años a nuestro país.

Asimismo, haremos un comparativo de las lecciones aprendidas de países desarrollados como: **Holanda.-** quienes cuentan con sistema de seguridad sostenible.

**España.-** que cuenta con una dirección general de tráfico que contribuye de manera notable a la redacción de normativa en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Por otra parte, también se hará un comparativo con las lecciones aprendidas de países latinoamericanos que cuentan con un sistema de seguridad vial más avanzado que el nuestro, tal es el caso de:



## V CURSO DE CAPACITACIÓN A ESPECIALISTAS EN TEMAS DE SEGURIDAD VIAL



**Colombia.-** quienes cuentan con el fondo de prevención vial, que tiene por objetivo el de educar y concientizar a toda la población sobre la seguridad vial y el respeto de las normas de tránsito en las calles.

**Chile.-** cuenta con la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito CONASET, cuyo principio es que con un esfuerzo compartido y el compromiso de todos por salvar vidas en el tránsito.

**Argentina.-** cuenta con la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

**Uruguay.-** cuenta con la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV).

**México.-** cuenta con el IMESEVI y CONAPRA



## V CURSO DE CAPACITACIÓN A ESPECIALISTAS EN TEMAS DE SEGURIDAD VIAL



### *INDICE*

INTRODUCCION.....	
CAPITULO I: GENERALIDADES.....	11
OBJETIVOS.....	13
IMPORTANCIA.....	13
JUSTIFICACIÓN.....	14
CAPITULO II: MARCO TEÓRICO.....	15
DEFINICIONES.....	15
CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (CREACIÓN Y CONFORMACIÓN).....	15
ORGANIGRAMA.....	16
PRINCIPIOS QUE DEFIENDE EL CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.....	17
FUNCIONES DEL CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL: .....	17
CAPITULO III: DESARROLLO DEL TEMA.....	19
ROL DEL CNSV.....	19
VISIÓN Y MISIÓN INSTITUCIONAL.....	20
PLANES DE ACCIÓN DEL CNSV.....	21
PROGRAMA EDUCATIVO EN SEGURIDAD VIAL AL INTERIOR DEL SISTEMA EDUCATIVO NACIONAL: .....	21
PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL.....	22
RESTABLECIMIENTO DE LOS SISTEMAS DE REVISIONES TÉCNICAS VEHICULARES.....	24
PROGRAMA DE FORTALECIMIENTO DEL ACCIONAR POLICIAL PARA EL CONTROL Y FISCALIZACIÓN DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO.....	26
IMPLEMENTACIÓN DE PROGRAMAS PARA LA DETECCIÓN Y ELIMINACIÓN DE PUNTOS NEGROS VIALES.....	27
PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DEL SISTEMA DE EVALUACIÓN DE POSTULANTES PARA LA OBTENCIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR.....	27



## V CURSO DE CAPACITACIÓN A ESPECIALISTAS EN TEMAS DE SEGURIDAD VIAL



EJECUCIÓN DEL ESTUDIO DE MEJORAMIENTO DEL SISTEMA DE EMERGENCIA, RESCATE Y CALIDAD DE LA ASISTENCIA DE HERIDOS PRODUCTO DE COLISIONES DE TRÁNSITO.....	28
FODA.....	29
FORTALEZAS DEL CNSV.....	29
OPORTUNIDADES DEL CNSV.....	30
DEBILIDADES DEL CNSV.....	30
AMENAZAS DEL CNSV.....	32
ENTIDADES HOMÓLOGAS EN OTROS PAÍSES.....	34
HOLANDA: .....	34
ESPAÑA: DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO DGT.....	41
COLOMBIA: FONDO DE PREVENCIÓN VIAL.....	43
CHILE: COMISIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD DE TRÁNSITO CONASET.....	46
ARGENTINA: AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.....	50
URUGUAY: UNIDAD NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (UNASEV).....	53
MÉXICO: IMESEVI Y CONAPRA.....	56
LECCIONES APRENDIDAS Y REFORZAMIENTO DEL CNSV.....	59
CONCLUSIONES.....	66
RECOMENDACIONES.....	67
REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA.....	70



## V CURSO DE CAPACITACIÓN A ESPECIALISTAS EN TEMAS DE SEGURIDAD VIAL



### *INTRODUCCION*

La organización Mundial de la Salud OMS, señala que todos los años más de 1,2 millones de personas fallecen en accidentes de tránsito y otros 50 millones sufren traumatismos (OMS, 2004). Dicho de otra forma, cada 25 segundos en el mundo fallece una persona y otras 40 sufren traumatismo, como consecuencias de los accidentes de tránsito y que constituye la novena causa de morbilidad en la actualidad y según proyecciones estadísticas indican que, para el 2020, ocuparán el tercer lugar.

En el caso peruano, en el año 2006, fallecieron 3,481 personas, mientras que otras 46,832 resultaron heridas (Ministerio del Interior, 2007). La cifra de muertos puede ser mayor, teniendo en cuenta que internacionalmente se contabilizan a todas aquellas personas que mueren – producto de un accidente de tránsito – durante los 30 días después de ocurrido el mismo.

Actualmente, la división de prevención e investigación de accidentes de tránsito de la Policía Nacional, indica que cada 18 minutos se produce un accidente de tránsito en Lima y en promedio se tiene 2 a 3 muertos diarios solo en nuestra capital y que a nivel nacional se elevan a 10 muertos.

Según, el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), los accidentes de tránsito causaron 1,482 fallecidos en la primera mitad del año 2015, siendo una cifra escalofriante que supera al número de muertes causado por la inseguridad ciudadana, que en el mismo periodo dejó 1,082 fallecidos, en otras palabras, los accidentes de tránsito en nuestro país dejan más muertes que las producidas por la delincuencia.

Es así que el gobierno peruano decidió la creación del Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV), dicha institución se creó como ente rector encargado de promover y coordinar las acciones vinculadas a la seguridad vial, correspondiéndole, entre otras funciones, la de proponer políticas de prevención de colisiones y coordinar la ejecución de planes de acción a mediano y largo plazo. El Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV) lo integra un



## V CURSO DE CAPACITACIÓN A ESPECIALISTAS EN TEMAS DE SEGURIDAD VIAL



representante del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (quien lo preside), el Director General de Circulación Terrestre del mismo ministerio, así como de un representante del Ministerio del Interior, Ministerio de Educación y del Ministerio de Salud.

### ***CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES***

#### ***CONCLUSIONES:***

El Consejo Nacional de Seguridad Vial, se crea con el fin de incentivar la defensa de la vida humana y una cultura de respeto de las normas de convivencia social.

Este organismo se encuentra conformado los principales ministerios y entidades del país. Una de las principales debilidades que tiene el CNSV es que, la Seguridad Vial no es considerada como política de estado, por ende, no se le otorga las facultades necesarias para poder legislar, fiscalizar y tener los respectivos recursos para poder ejercer una adecuada gestión.

Ante el incremento de accidentes con heridos y fatalidades, como causa del rápido crecimiento del parque automotor en el país y la falta de programas de prevención y de políticas que permitan la disminución de estos accidentes.

Así mismo, se debe de seguir los ejemplos de las políticas en otros países tales como el caso de Holanda en Europa y Chile en la Región, que aun teniendo un parque automotor más elevado, según las estadísticas, tienen menos accidentes.





## V CURSO DE CAPACITACIÓN A ESPECIALISTAS EN TEMAS DE SEGURIDAD VIAL



### **RECOMENDACIONES:**

- Se debe coordinar diversas actividades para facilitar y evaluar las repercusiones del Decenio para la Seguridad Vial.
- Tener como indicadores: número de defunciones por accidentes de tránsito y la cantidad de fondos procedentes de la comunidad internacional de donantes incluidos los organismos de desarrollo y el sector privado.
- Disposición de datos nacionales, sobre la proporción de accidentes mortales relacionados con el alcohol.
- Legislación integral sobre el uso del casco (con inclusión de las normas).
- Disposición de datos sobre las tasas del uso del casco.
- Legislación integral sobre el cinturón de seguridad en los asientos delanteros y traseros del vehículo.
- Legislación sobre el sistema de retención de niños.
- Política oficial para reglamentar el factor cansancio en los conductores de vehículos comerciales.
- Elaborar programas integrales para mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías. Observancia permanente o potenciación de las leyes y normas en combinación con la educación o sensibilización pública para aumentar las tasas de uso del cinturón de seguridad y del casco, y para reducir la conducción bajo los efectos del alcohol, la velocidad y otros factores de riesgo.
- Límites de velocidad apropiados según el tipo de carretera (urbana, rural, autopista).
- Fijación de límites de alcoholemia inferiores o iguales a 0.05 g/dl.
- Alentar el despliegue universal de mejores tecnologías de seguridad pasiva y activa de los vehículos, combinando la armonización de las normas mundiales pertinentes, los



## V CURSO DE CAPACITACIÓN A ESPECIALISTAS EN TEMAS DE SEGURIDAD VIAL



sistemas de información a los consumidores y los incentivos destinados a acelerar la introducción de nuevas tecnologías.

- Participar en los programas de evaluación de nuevos vehículos.
- Leyes que prohíban el uso de vehículos sin cinturón de seguridad.
- Meta para eliminar vías de alto riesgo.
- Adopción de políticas sostenibles de movilidad urbana.
- Unidades especializadas en seguridad vial de las infraestructuras que siguen de cerca los aspectos de seguridad de la red de carreteras.
- Políticas y prácticas para realizar auditorías de seguridad sistemáticas y evaluar las repercusiones en la seguridad o las vías de tránsito.
- Aumentar la seguridad intrínseca y la calidad de protección de las redes de carreteras en beneficio de todos los usuarios de las vías de tránsito, especialmente de los más vulnerables.
- Aplicación de evaluaciones de la infraestructura vial y el mejoramiento de la planificación, el diseño, la construcción y el funcionamiento de las carreteras, teniendo en cuenta la seguridad.
- Asignación definida de gastos para programas dedicados a la seguridad de la infraestructura vial.
- Creación de alianzas multisectoriales y designación de organismos coordinadores que tengan capacidad para elaborar estrategias, planes y metas nacionales, en seguridad vial.
- Dirigir su ejecución, basándose en la recopilación de datos y la investigación probatoria para evaluar el diseño de contramedidas y vigilar la aplicación y la eficacia.
- Contar con un organismo claramente definido y facultado que dirija la seguridad vial.
- Tener un plan y una estrategia nacional.
- Metas en seguridad vial con plazos definidos.



## V CURSO DE CAPACITACIÓN A ESPECIALISTAS EN TEMAS DE SEGURIDAD VIAL



- Formular e implementar ficha única de recolección de datos in situ de la PNP.
- Recopilación de datos anuales sobre los accidentes de tránsito congruentes con las definiciones aceptadas a nivel internacional.
- Mejoramiento de la calidad de recopilación de datos a nivel nacional, regional y mundial.
- Seguimiento de los avances y del desempeño a través de una serie de indicadores predefinidos a nivel nacional, regional y mundial.
- Fomento de una mayor financiación destinada a la seguridad vial y de un mejor empleo de los recursos existentes.
- Formulación y ejecución de estrategias y programas de seguridad vial sostenibles.
- Fijación de una meta ambiciosa, pero factible, de reducción del número de fallecidos por accidentes de tránsito.
- Reforzamiento de infraestructura y capacidad de gestión para la ejecución técnica de actividades de seguridad vial a nivel nacional, regional y mundial.
- La responsabilidad mayor está en los diseñadores del sistema de transporte vial, responsables de los sectores políticos y órganos legislativos.
- Los usuarios de las vías de tránsito tienen responsabilidad a título individual de atención a las leyes y reglamentos.
- Programas que documenten la frecuencia y las causas de las lesiones.
- Implementar en la Secretaría Técnica del CNSV el Observatorio de Seguridad Vial (OSEVI)
- Implementar sistema de información en el OSEVI para procesar y analizar datos de la PNP y del MINSA.
- Estudiar factibilidad de reasignar dotación de la PNP en labores de control de tránsito.
- Capacitar a más efectivos de la PNP en el uso de aparatos tecnológicos de fiscalización y control.



**V CURSO DE CAPACITACIÓN A  
ESPECIALISTAS EN TEMAS DE  
SEGURIDAD VIAL**



- Diseñar programa de fiscalización de velocidad
- Implementar programa de fiscalización focalizado con dispositivos manuales por parte de la PNP
- Incrementar los controles de alcohol en la conducción por parte de la PNP.
- Realizar auditoría al sistema de otorgamiento y renovación de licencias de conducir.
- Campaña dirigida a conductores para concientizar el riesgo que produce el exceso de velocidad
- Campaña dirigida a conductores sobre el riesgo que produce conducir bajo la influencia del alcohol.
- Campaña dirigida a peatones sobre conducta responsable y de autocuidado al circular por las vía pública.



## V CURSO DE CAPACITACIÓN A ESPECIALISTAS EN TEMAS DE SEGURIDAD VIAL



### **REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA**

- *Libro “Vías Humanas” Un enfoque multidisciplinario y humano de la Seguridad Vial.*
- *Manual de seguridad vial, Dirección General de Tránsito DGT – España.*
- *Libro verde de la Seguridad Vial, La sociedad Civil ante el riesgo de la seguridad vial – España – 2006.*
- *Proyecto del Plan Nacional de Seguridad Vial 2015\_2024.*
- <https://seguridadvialjmrubio2000.wordpress.com/>
- <http://www.visionzeroinitiative.com/>
- <http://www.moveiter.com/2012/10/seguridad-sostenible-prevencion-y.html>
- <http://www.moveiter.com/2012/08/los-accidentes-de-trafico-mortales.html>
- <http://www.circulaseguro.com/como-se-plantean-la-seguridad-vial-en-la-union-europea/>
- [http://www.wikivia.org/wikivia/index.php/Fondo de Prevenici%C3%B3n Vial de Colombia](http://www.wikivia.org/wikivia/index.php/Fondo_de_Prevenici%C3%B3n_Vial_de_Colombia)
- <http://www.seguridadvial.gov.ar/institucional/misiones-y-funciones>
- [http://unasev.gub.uy/inicio/institucional/estructura\\_organizativa/areas\\_trabajo/](http://unasev.gub.uy/inicio/institucional/estructura_organizativa/areas_trabajo/)
- <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-14085157>
- <http://www.dgt.es/es/la-dgt/objetivos-y-competencias/>
- [http://www.paho.org/mex/index.php?option=com\\_content&view=article&id=491:i\\_mesevi-iniciativa-mexicana-seguridad-vial&Itemid=380](http://www.paho.org/mex/index.php?option=com_content&view=article&id=491:i_mesevi-iniciativa-mexicana-seguridad-vial&Itemid=380)