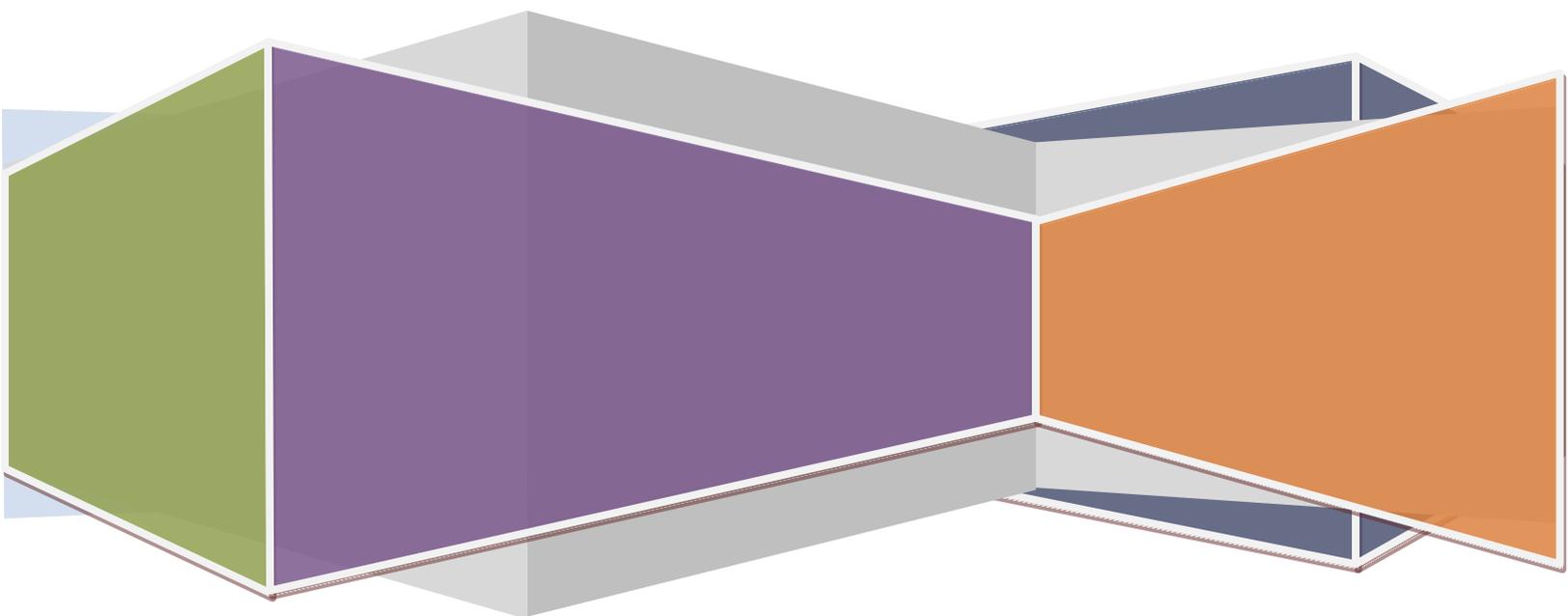


# **PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL COLOMBIA 2011 -2016**



## INDICE

I. PRESENTACIÓN – VISIÓN.....	4
II. MARCO METODOLÓGICO: MATRIZ DE HADDON .....	6
III. ESTADO DE SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA.....	8
IV. ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA .....	9
a) <i>Las Mortalidades en el tránsito</i> .....	9
b) <i>Las Lesiones en el tránsito</i> .....	12
c) <i>La participación en accidente de tránsito por tipo de actores del tránsito</i> .....	13
d) <i>Los Peatones y los Motociclistas</i> .....	16
e) <i>Las fatalidades del tránsito en su contexto territorial</i> .....	19
f) <i>Algunas consideraciones finales sobre el análisis estadístico</i> .....	21
V. DESARROLLO: LINEAS DE ACCIÓN.....	23
OBJETIVO GENERAL DEL PNSV.....	23
OBJETIVOS ESPECIFICOS DEL PNSV .....	23
<i>Criterios de las acciones y medidas propuestas</i> .....	24
CUADRO DE ACCIONES Y MEDIDAS DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.....	25
<i>PRIMERA LINEA DE ACCIÓN: ASPECTOS INSTITUCIONALES</i> .....	26
1. CREACIÓN DEL SISTEMA NACIONAL DE TRÁNSITO.....	26
2. CREACIÓN DEL COMITÉ INTERMINISTERIAL.....	26
3. CREACIÓN DEL CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL.....	27
4. FORTALECIMIENTO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE .....	27
5. FORTALECIMIENTO TERRITORIAL PARA LA SEGURIDAD VIAL .....	28
6. VIGILANCIA Y CONTROL.....	28
<i>SEGUNDA LINEA DE ACCIÓN: ESTRATEGIAS SOBRE EL COMPORTAMIENTO HUMANO</i> .....	29
1. REFORMA CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO.....	29
2. REFORMA AL SISTEMA DE OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE CONDUCCIÓN.....	29
3. LICENCIAS DE CONDUCCIÓN POR PUNTOS .....	30
4. SEGURIDAD Y CAPACITACIÓN A LOS CONDUCTORES.....	30
5. REGULACIÓN DE LAS HORAS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO.....	31
6. CAMPAÑAS COMUNICACIONALES.....	31
7. REGULACIÓN DEL ALCOHOL EN LA CONDUCCIÓN.....	32
8. EDUCACIÓN VIAL.....	32
9. CONTROL DEL USO DEL CINTURON DE SEGURIDAD Y DISPOSITIVOS DE RETENCIÓN.....	33
10. REGULACIÓN DEL CASCO PARA MOTOCICLISTAS.....	33
11. REGULACIÓN DE LA VELOCIDAD.....	34
<i>TERCERA LINEA DE ACCIÓN: ESTRATEGIAS SOBRE LOS VEHICULOS</i> .....	35
1. EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD PARA MOTOS O VEHÍCULOS SIMILARES Y SUS CONDUCTORES	35
2. DISEÑO SEGURO DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES.....	35
3. LOCALIZADORES DE FLOTAS – GPS.....	36

4. RETROREFLECTIVIDAD EN LOS VEHÍCULOS DE CARGA Y EN EL TRANSPORTE ESCOLAR .....	36
5. HOMOLOGACIÓN DE LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES.....	37
6. SISTEMAS DE SEGURIDAD ACTIVA Y PASIVA.....	37
7. REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA DE LOS VEHICULOS.....	38
<i>CUARTA LINEA DE ACCIÓN: ESTRATEGIAS SOBRE LAS VÍAS .....</i>	<i>39</i>
1. AUDITORIAS DE SEGURIDAD VIAL .....	39
2. INTERVENCIÓN DE PUNTOS NEGROS .....	39
3. JERARQUIZACIÓN DE LA RED VIAL .....	39
4. MEJORAS EN LA INFRAESTRUCTURA VIAL .....	40
5. NORMATIVIDAD PARA LA INFRAESTRUCTURA VIAL .....	40
<i>QUINTA LINEA DE ACCIÓN: SISTEMA DE ATENCIÓN Y REHABILITACIÓN A VÍCTIMAS .....</i>	<i>41</i>
1. ATENCIÓN Y REHABILITACIÓN A VÍCTIMAS .....	41
PERFILES DE LAS MEDIDAS CONTENIDAS EN EL PNSV PARA COLOMBIA 2011 – 2016 .....	42
PERFIL N° 1: CREACIÓN DEL SISTEMA NACIONAL DE TRÁNSITO .....	42
PERFIL N° 2: CREACIÓN DEL COMITÉ INTERMINISTERAL .....	43
PERFIL N° 3: CREACIÓN DEL CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL .....	44
PERFIL N° 4: FORTALECIMIENTO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE.....	45
PERFIL N° 5: FORTALECIMIENTO TERRITORIAL PARA LA SEGURIDAD VIAL.....	46
PERFIL N° 6: VIGILANCIA Y CONTROL.....	47
PERFIL N° 7: REFORMA AL CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO.....	48
PERFIL N° 8: REFORMA AL SISTEMA DE OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE CONDUCCIÓN.....	49
PERFIL N° 9: LICENCIAS DE CONDUCCIÓN CON PUNTAJES.....	50
PERFIL N° 10: SEGURIDAD Y CAPACITACIÓN DE LOS CONDUCTORES.....	51
PERFIL N° 11: REGULACIÓN DE LAS HORAS DE CONDUCCION Y DESCANZO.....	52
PERFIL N° 12: CAMPAÑAS COMUNICACIONALES.....	53
PERFIL N° 13: REGULACIÓN DEL ALCOHOL EN LA CONDUCCIÓN.....	54
PERFIL N° 14: EDUCACIÓN VIAL.....	55
PERFIL N° 15: CONTROL DEL USO DEL CINTURON DE SEGURIDAD Y DISPOSITIVOS DE RETENCIÓN.....	56
PERFIL N° 16: REGULACIÓN DEL CASCO PARA MOTOCILICTAS.....	57
PERFIL N° 17: REGULACIÓN DE LA VELOCIDAD.....	58
PERFIL N° 18: EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD PARA MOTOS O VEHÍCULOS SIMILARES Y SUS CONDUCTORES.....	59
PERFIL N° 19: DISEÑO SEGURO DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES.....	60
PERFIL N° 20: LOCALIZADORES DE FLOTA – GPS.....	61
PERFIL N° 21: RETROREFLECTIVIDAD EN LOS VEHÍCULOS DE CARGA Y DE TRANSPORTE ESCOLAR.....	62
PERFIL N° 22: HOMOLOGACIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES.....	63
PERFIL N° 23: SISTEMAS DE SEGURIDAD ACTIVA Y PASIVA .....	64
PERFIL N° 24: REVISIÓN TÉCNICO –MECÁNICA DE LOS VEHÍCULOS.....	65
PERFIL N° 25: AUDITORIAS DE SEGURIDAD VIAL.....	66
PERFIL N° 26: INTERVENCIÓN DE PUNTOS NEGROS.....	67
PERFIL N° 27: JERARQUIZACIÓN DE LA RED VIAL.....	68
PERFIL N° 28: NORMATIVIDAD Y MEJORA PARA LA INFRAESTRUCTURA VIAL.....	69
PERFIL N° 29: SISTEMA DE ATENCIÓN A VÍCTIMAS.....	70

## I. PRESENTACIÓN - VISIÓN

El Gobierno de Colombia ha definido como una prioridad y como una Política de Estado la seguridad vial. En ese contexto, a través del Ministerio de Transporte, se ha establecido un Plan Nacional de Seguridad Vial - PNSV 2011-2016, que a continuación se presenta y que se estructura fundamentalmente tomando la experiencia internacional y las recomendaciones que sobre la materia han formulado diversos organismos multilaterales, especialmente la Organización Mundial de la Salud OMS, que ha consagrado el período comprendido entre los años 2011 y 2020 como "*La década para la acción*" que tiene como finalidad reducir en un 50% las mortalidades derivadas de los accidentes de tránsito en el mundo.

Colombia se ha sumado a este compromiso a través del establecimiento de éste PNSV 2011-2016, el cual articula y coordina las diversas actuaciones de las instituciones públicas intervinientes y responsables de la seguridad vial en Colombia, además de incorporar como un actor relevante en el diseño y evaluación de dichas actuaciones o medidas a los representantes de organismos de la sociedad civil, sean éstos del mundo privado o empresarial, de la academia, o de las agrupaciones de víctimas de accidentes de tránsito, por mencionar algunas.

El establecimiento de un PNSV, permitirá clarificar como la utilización de recursos y su adecuada articulación tiene importantes beneficios sociales y por ende para el Estado, contribuyendo incluso a una mayor y mejor utilización de esos recursos financieros, humanos y técnicos disponibles.

Según el Informe Mundial sobre Prevención de Traumatismos Causados por el Tránsito, de la Organización Mundial de la Salud (OMS), del año 2004, los traumatismos causados por el tránsito son un problema creciente de salud pública mundial, por lo que las estadísticas indican que hacia el año 2020, este tipo de accidentes será la tercera causa de morbilidad en el mundo. Cada año más de 1,2 millones de personas en el mundo mueren en accidentes de tránsito, 50 millones de personas aproximadamente sufren traumatismos, que a veces, los afectan por el resto de sus vidas. Además, las muertes diarias, en todo el globo, por concepto de accidentes de tránsito alcanzan aproximadamente los 3.000<sup>1</sup> fallecidos.

En este contexto, solo a modo preliminar, diremos que según la OMS, los grupos vulnerables en Colombia, entendiéndose por tales, fundamentalmente peatones y motociclistas, aportan el 70% de las muertes en siniestros de tránsito. Además, entre los años 2005 y 2010, se registró un incremento de fallecidos en accidentes de tránsito, el cual pasó de 5.418 a 5.502 y en el año 2010 se registraron más de 39.275 lesionados de gravedad según Medicina Legal, convirtiéndose los

---

<sup>1</sup> Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos Causados por el Tránsito. OMS – BM, 2004.

accidentes de tránsito en la primera causa de muerte en niños entre los 5 y los 14 años, y la segunda entre las personas de 15 y 24 años de edad. Según datos proporcionados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses en el año 2010 murieron del orden de 2.044 2.029 personas menores de 30 años, en accidentes de tránsito en Colombia.

Por ello, el establecimiento de este Plan, constituye la manifestación explícita y expresa del gobierno Colombiano, de cambiar la mirada y aportar desde la institucionalidad pública a elevar la seguridad vial como una actividad permanente y prioritaria, que contribuya a la generación de una cultura de la prevención y del auto cuidado de todos los actores del tránsito, sean estos peatones, ciclistas, motociclistas, conductores o pasajeros.

## II. MARCO METODOLÓGICO: MATRIZ DE HADDON

Este Plan Nacional, además de articular y coordinar, establecerá los lineamientos estratégicos de funcionamiento de la seguridad vial, en el cual se presentan los tres factores básicos del tránsito, el ser humano, el vehículo y el entorno; durante las tres etapas de un siniestro, es decir antes de la colisión o choque, durante la colisión o choque propiamente tal, y después de la colisión o choque.

La Matriz de Haddon representa un sistema dinámico y cada una de sus celdas puede entenderse como un área con posibilidades específicas de intervención para reducir las consecuencias derivadas de los siniestros de tránsito.

**Cuadro 1: Matriz de Haddon**

Fases		Factores		
		Ser humano	Vehículo y equipamiento	Vías y entorno
Antes del Accidente	Prevención de Accidentes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Información</li> <li>- Capacitación</li> <li>- Normativa</li> <li>- Fiscalización y control</li> <li>- Control de salud preventivo permanente</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Estado técnico (mantención permanente)</li> <li>- Luces</li> <li>- Frenos</li> <li>- Maniobrabilidad</li> <li>- Control de velocidad</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diseño y trazado de la vía pública</li> <li>- Limitación de la velocidad</li> <li>- Vías peatonales</li> </ul>
En el Accidente	Prevención de traumatismo durante el accidente	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Utilización de dispositivos de retención</li> <li>- Discapacidad</li> <li>- Primeros auxilios</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dispositivo de retención de los ocupantes</li> <li>- Otros dispositivos de seguridad</li> <li>- Diseño protector contra accidentes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Objetos protectores contra choques y colisiones</li> </ul>
Después del Accidente	Conservación de la vida	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Acceso a atención médica</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Facilidad de acceso</li> <li>- Riesgo de incendio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Servicios de socorro</li> <li>- Congestión</li> <li>- Diseño Vial</li> </ul>

El enfoque sistémico basado en la Matriz de Haddon permite identificar las cuatro posibles estrategias de reducción de las consecuencias derivadas de los siniestros de tránsito, esto es:

- ✓ La reducción en la exposición a los riesgos viales.
- ✓ La prevención de los accidentes de tránsito,
- ✓ La disminución de la gravedad de las lesiones en caso de accidente y
- ✓ La mitigación de las consecuencias de los traumatismos mediante una mejor atención del accidentado.

Según el análisis estadístico que se analizará más adelante en detalle veremos las principales causas de siniestros de tránsito como son; la imprudencia del conductor, la desobediencia a la señalización, la pérdida de control del vehículo, o la presencia de alcohol en el conductor por mencionar sólo algunas. Estas causas están asociadas al factor humano, principalmente al comportamiento del conductor, sin embargo no son las únicas, y se distinguen también otras causas como las fallas mecánicas o deficiencias viales que están insertas en el factor vehicular y en el factor vial respectivamente. Así, siguiendo a Haddon, podemos agrupar estas causas identificando el factor contribuyente al que pertenecen.

También podemos distinguir en cuanto al momento en que se producen; antes de que se produzca el siniestro (prevención del accidente), en el momento en que se produce (disminución de las lesiones y daños materiales) o finalmente después de que el siniestro de tránsito ha tenido lugar (conservación de la vida).

Además de la estructura propia de la Matriz de Haddon, este Plan articulará las medidas propuestas entregando para cada una de ellas un sustento científico y técnico, además de describir de acuerdo a la metodología internacional los resultados que ellas han tenido en la disminución de siniestros de tránsito, lesionados y fallecidos.

Así la estructuración de este Plan, siguiendo la Matriz de Haddon considerará:

1. Aspectos Institucionales
2. Medidas sobre el Comportamiento Humano
3. Medidas sobre los Vehículos
4. Medidas sobre la Infraestructura o las Vías
5. Medidas de Atención a Víctimas

Así la estructuración de este Plan, a partir de la Matriz de Haddon considerará 5 líneas de acción estratégica, distinguidas por colores:

**1. ASPECTOS INSTITUCIONALES;**

**2. MEDIDAS SOBRE EL COMPORTAMIENTO HUMANO;**

**3. MEDIDAS SOBRE LOS VEHÍCULOS;**

**4. MEDIDAS SOBRE LA INFRAESTRUCTURA O LAS VÍAS;**

**5. SISTEMA DE ATENCIÓN A VÍCTIMAS.**

### III. ESTADO DE SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA

- ✓ Los peatones y los motociclistas resultan los actores del tránsito más vulnerables, representando, entre ambos, un 70% de la mortalidad derivada de los accidentes de tránsito registrados en el país durante el año 2010. Preocupante es la situación de los motociclistas por cuanto el parque de motocicletas se incrementa progresivamente y la formación de sus conductores, como la certificación de su conocimiento y habilidades para conducir estos vehículos todavía son muy deficitarias.
- ✓ El Ministerio de Transporte cuenta con un Registro Único Nacional de Tránsito siendo un importante avance como herramienta de gestión y de formulación de políticas públicas de seguridad vial, aun así, el RUNT requiere de ciertas adiciones formuladas en el presente Plan como el rediseño del sistema de licencias de conducción o la implementación de la licencia de conducir con puntajes. Y como apoyo al mejoramiento de la Seguridad Vial del País, se propone la integración de un sistema que recoja la información sobre accidentalidad en Colombia no sólo para cuantificar y calificar la seguridad vial, sino para promover medidas que se dirijan fundamentalmente a reducir las principales causas de accidentes de tránsito.
- ✓ Respecto a verificar y fiscalizar las condiciones de ingreso, al no contar con procesos institucionales desde el punto de vista técnico y de equipamiento, que deben tener los vehículos que se comercialicen en el país, se requiere aumentar los estándares para la homologación de los mismos. Del mismo modo es indispensable realizar y controlar de manera periódica el cumplimiento sobre las normas de homologación y fortalecer la institucionalidad existente encargada de fiscalizar su cumplimiento.
- ✓ En términos generales puede afirmarse que en materia de tránsito y transporte, el país cuenta con una regulación variada y completa existiendo múltiples normas para la circulación de todo tipo de vehículos, personas y semovientes por las carreteras y calles. Es ampliamente conocido que la reglamentación del transporte público en Colombia, no obstante ser detallada, tiene graves deficiencias por su esquema de empresas afiliadoras de vehículos, que repercute gravemente en la seguridad en las vías públicas, toda vez que favorecen situaciones como la denominada “guerra del centavo” o la piratería. Además, el Código Nacional de Tránsito define y regula adecuadamente la circulación tanto de peatones como de vehículos automotores, sean éstos motocicletas o que presten servicios de transporte público o privado.
- ✓ Se requiere revisar la capacidad operativa que las diversas autoridades de tránsito que integran la Administración del Estado, tienen para conocer y hacer cumplir la normativa vigente. Especial atención debe ponerse en los municipios que en el proceso de descentralización son los depositarios de cumplir y hacer cumplir la normativa de transporte y de tránsito y por consiguiente de la seguridad vial.
- ✓ Se aprecia de la regulación tanto legislativa como reglamentaria existente, que se han implementado medidas de seguridad vial como la regulación del dispositivo de cinturones de seguridad, el casco protector para motocicletas, el Registro de los Conductores y de las circunstancias en que ocurre un accidente de tránsito, acciones que siguen las recomendaciones internacionales y permiten que el país esté en condiciones de dar un salto en materia seguridad vial, en orden a disminuir el número de accidentes de tránsito, el número de fallecidos y el número de lesionados que de ellos se derivan.

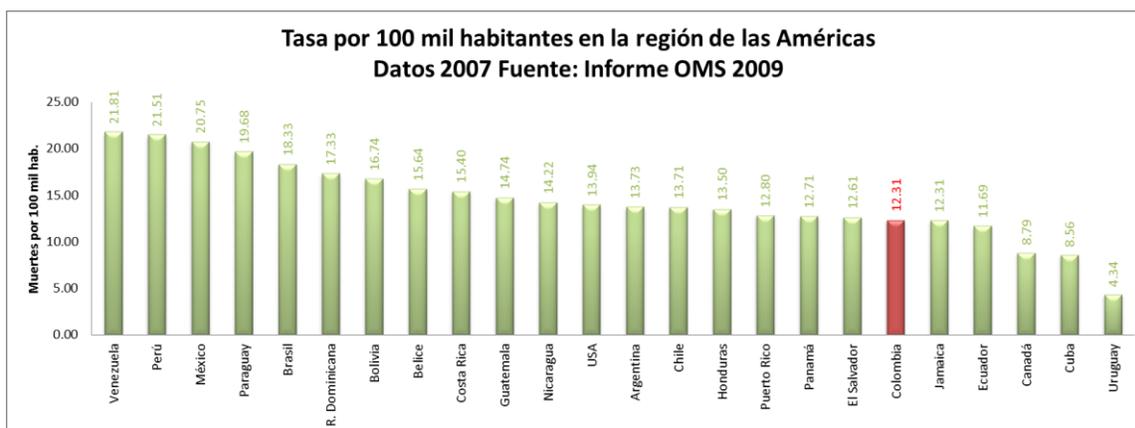
## ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA

### a) Las Mortalidades en el Tránsito

La recolección de antecedentes asociados a la siniestralidad en el tránsito es realizada por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, que considera los fallecidos hasta 30 días después de ocurrido el accidente, lo que es coincidente con el método internacional de los países que han desarrollado de manera sostenible políticas en seguridad vial<sup>2</sup>. Así también se establece esta forma de recolección de datos en el “Informe sobre el estado de la seguridad vial en la región de las Américas”, de la Organización Panamericana de la Salud OPS, del año 2010<sup>3</sup>.

Tomando en consideración la tasa de fallecidos en accidentes de tránsito cada 100.000 habitantes, en el, que según la información proporcionada por el ya citado “Informe sobre el estado de la seguridad vial en la región de las Américas”, de la OPS, Colombia registra bajo ese indicador 11.7 fallecidos, por debajo de varios países de la región que en promedio tienen una tasa de mortalidades superior, que es de 16 personas fallecidas. Lo que se muestra en el siguiente cuadro:

CUADRO 2:



Otro aspecto estadístico importante a considerar es que las mortalidades derivadas de los accidentes de tránsito, se constituyen, desde hace varios años en Colombia, como una de las principales causas de muertes no orgánicas o biológicas; en efecto, en el año 2002 las muertes por accidente de tránsito representaban el 15% del total de muertes violentas, superada solamente por los homicidios que en dicho año representaban el 71% de muertes no orgánicas o biológicas<sup>4</sup>.

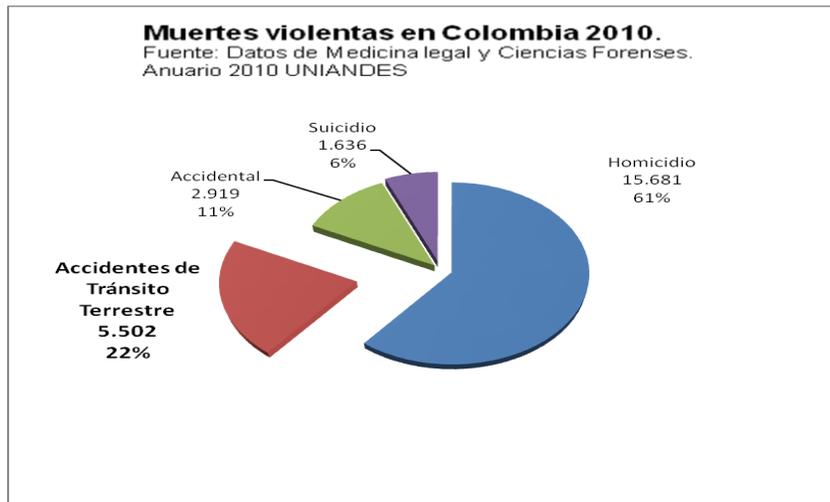
<sup>2</sup> Esto es relevante por cuanto muchos países de América Latina y el Caribe consideran las mortalidades en el tránsito solo hasta las 24 horas de ocurrido el accidente.

<sup>3</sup> Página 59, anexos, estado de situación de cada país de la región.

<sup>4</sup> Según información proporcionada por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

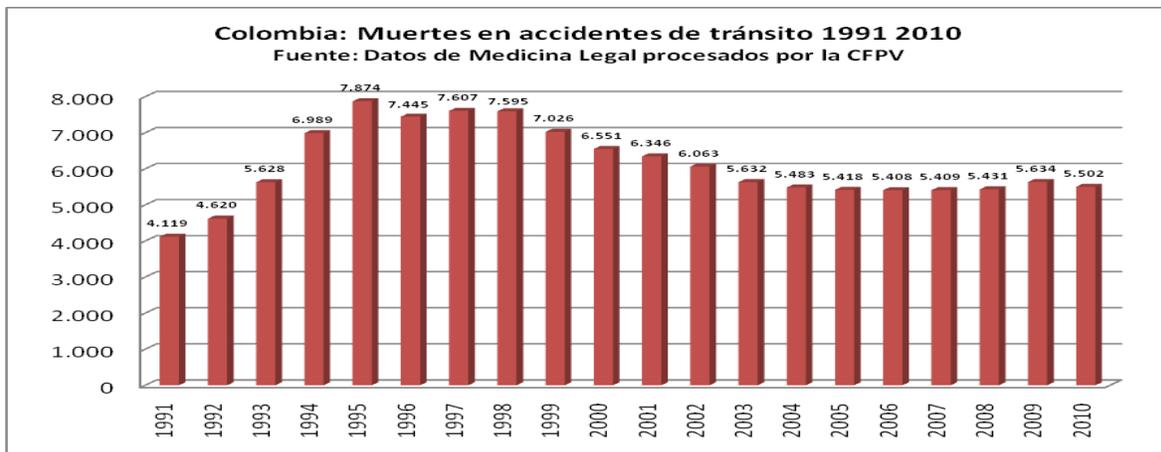
Esta tendencia se ha mantenido durante los últimos años, e incluso se ha incrementado representando, la mortalidad derivada de los accidentes de tránsito, un porcentaje todavía aún mayor que el del año 2002. De ello dan cuenta, también, las estadísticas también del Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses del año 2009 en que las mortalidades a consecuencia de la siniestralidad en el tránsito, se mantienen en segundo lugar entre las causas de muertes violentas o no orgánicas, solamente superadas por los homicidios, pero ahora en un porcentaje superior al que representaban en el año 2002, con un 20% de fatalidades, tal como lo muestra el siguiente cuadro:

**CUADRO 3:**



De acuerdo a la información procesada por La Corporación Fondo de Prevención Vial y que se muestra en el cuadro N° 4 las mortalidades en accidentes de tránsito entre los años 2003 y 2010, se han mantenido bajo cierto control, produciéndose respecto de ellas, una suerte de estancamiento, con un promedio entre esos años de 5.490 fallecidos.

**CUADRO 4:**



Respecto de las edades de las muertes en siniestros de tránsito, Colombia registra como actores más vulnerables, las personas menores de 30 años. En efecto, en el año 2010 fallecieron 2.044 personas con edades entre 0 y 30 años, concentrándose éstas mortalidades en los últimos 3 años (2008 a 2010) en las personas con edades entre 20 y 29 años<sup>5</sup>. Además la mayor cantidad de muertes de personas con edades entre 20 y 24 años en accidente de tránsito durante el año 2010 en Colombia, está asociada al uso de la motocicleta, con 454461 personas de estas edades fallecidas<sup>6</sup>.

Desde el punto de vista geográfico el 28% 24% de los accidentes con resultado de muerte en Colombia en el año 2010 son reportados en los departamentos de Antioquia y Valle del Cauca, así como en el Distrito Capital muestra el 24%, tal como lo muestra el siguiente cuadro:

**CUADRO 5:**



Fuente: Anuario estadístico de accidentalidad nacional Colombia, 2010

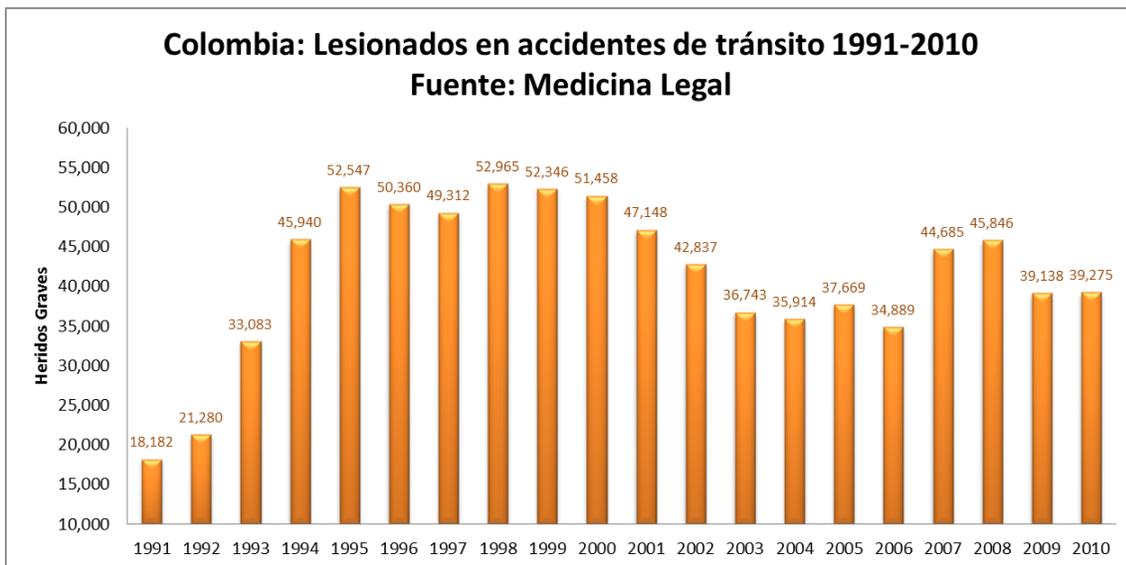
<sup>5</sup> Anuario estadístico de accidentalidad nacional. Colombia, 2010.

<sup>6</sup> Ídem 15.

### **b) Las Lesiones en el Tránsito**

Respecto de los lesionados en accidentes de tránsito, durante la última década se observa cierta oscilación en las estadísticas, ya que si bien en el año 2010, producto de los accidentes de tránsito se registraron 39,275 personas lesionadas, esta cifra, en el año 2006, fue de 34.889 personas lesionadas y en el año 2008 fue de 45.846 personas lesionadas, tal como se muestra en el siguiente cuadro:

**CUADRO 6:**

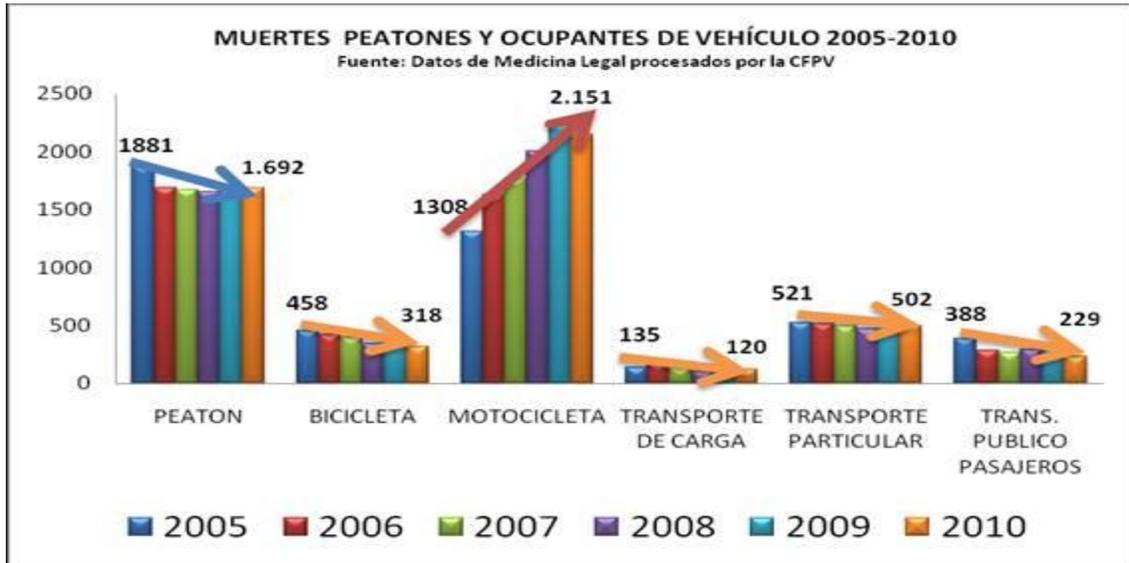


En el año 2010, del total de lesionados se destacan los usuarios de motocicletas (conductores y acompañantes) con 16.569 lesionados y los peatones con 8.762 lesionados, como actores más vulnerables. Le siguen los usuarios de transporte público de pasajeros (tanto conductores como pasajeros) con 3.478 lesionados, los usuarios de transporte particular (tanto conductores como acompañantes) con 2.811 lesionados y los usuarios de bicicletas (tanto conductores como pasajeros) con 2.350 lesionados según datos publicados en el Anuario estadístico de accidentalidad vial (resumen ejecutivo), Colombia, 2010.

### **c) La participación en accidente de tránsito por tipo de actores del tránsito**

Si consideramos el periodo comprendido entre los años 2005 y 2010, es posible apreciar que las mortalidades de diversos actores del tránsito han ido disminuyendo, sin embargo, aparece como preocupante la situación que afecta a los motociclistas, cuya mortalidad en ese periodo se incrementa considerablemente tal como lo muestra el siguiente cuadro:

**CUADRO 7:**



Del cuadro anterior se aprecia que en los últimos cinco años hay una leve tendencia a la disminución de las fatalidades derivadas de los accidentes de tránsito que afectan tanto a peatones, como a quienes se desplazan en bicicleta, transporte de carga, transporte particular y transporte público de pasajeros seguido, sin embargo, de un fuerte incremento en las fatalidades asociadas a los motociclistas, teniendo en que el año 2005 se registraban 1.308 fallecidos y en el año 2010 se registraron 2.151 motociclistas muertos en accidente de tránsito.

- **Fatalidades en el Transporte Particular**

En el año 2010, de acuerdo a la información del Ministerio de Transporte, procesada por la Corporación Fondo de Prevención Vial, se advierte que la participación por tipo de vehículo, y más específicamente de automóvil, camioneta y campero, como vehículos particulares, representan un 33% del total de vehículos que se vieron involucrados en un accidente de tránsito en que hubo fallecidos. Este porcentaje se desglosa de la siguiente forma: 663 automóviles, 257 camionetas, y 142 camperos. El número y porcentajes restantes, como veremos más adelante, considera la participación de la motocicleta como vehículo automotor.

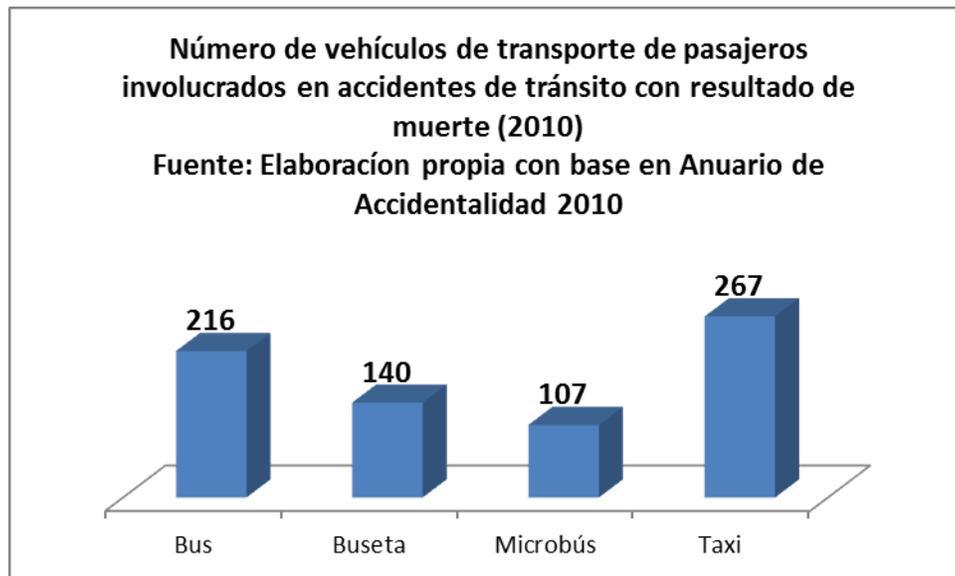
- **Fatalidades del Transporte Público**

Según las estadísticas oficiales tomadas del Anuario estadístico de accidentalidad vial (resumen ejecutivo), Colombia, 2010, el 21% de los accidentes fatales involucró mínimo a un vehículo de transporte público, siendo el taxi el que estuvo más frecuentemente involucrado en accidentes fatales con un 8%, seguido del bus con un 7%. También es importante tener presente que el 79%

de los accidentes de tránsito con resultado de muerte que involucra a un vehículo de transporte de pasajeros sucede en la zona urbana, y sólo un 21% en carretera.

En el gráfico siguiente podemos ver el número de vehículos de transporte de pasajeros de servicio público involucrados en accidentes de tránsito con resultado de muerte en Colombia durante el año 2010:

**CUADRO 8:**



Un antecedente importante a tener en cuenta, es que en el año 2010, los vehículos que reportaron un mayor número de accidentes fatales contra vehículos de transporte de pasajeros, fueron los vehículos de transporte particular con un 20% seguido de las motocicletas con un 18%.

Respecto a los conductores de los vehículos automotores que prestan un servicio de transporte público, hay que considerar el sistema de remuneración que tienen, ya que en la mayoría de los casos su salario es variable y está asociado al número de pasajeros que transportan, lo que genera competencia, especialmente en las zonas urbanas, para captar pasajeros, aumentando las conductas de riesgo e imprudentes, potenciando por consiguiente la posibilidad de accidentes de tránsito.

- **Fatalidades del Transporte de Carga**

El transporte de carga en el año 2010 tuvo el 16% de la participación en los accidentes de tránsito fatales, lo que resulta un porcentaje preocupante si consideramos que el parque automotor de

estos vehículos tan sólo representa el 4% del total de los vehículos registrados hasta ese año en el país según datos del RUNT y procesado por el CFPV. Además por el tipo de transporte que desarrollan, a diferencia de las otras categorías de vehículos automotores, el 60% de los accidentes de tránsito con resultado de muerte en que se vio involucrado un vehículo de transporte de carga, ocurrió en la carretera y el 40% en zona urbana.

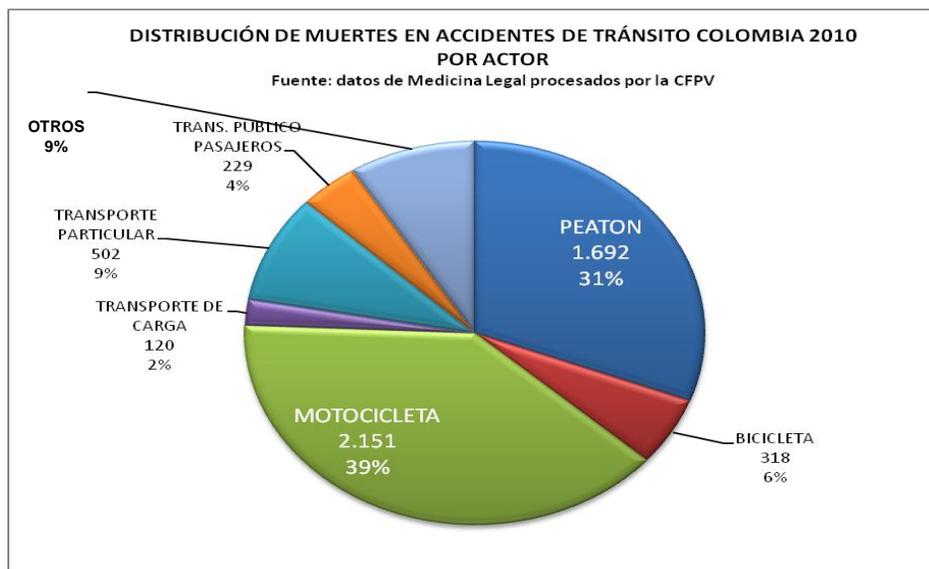
Un dato también importante es que las horas en las cuales más se presentan accidentes de tránsito con vehículos de carga en carretera es entre el rango horario de las 5 de la mañana y las 8 de la mañana.

Aspectos importantes a tener en cuenta respecto del transporte de carga por carretera, son los que dicen relación con las labores de conducción que realizan estos trabajadores, en lo relativo a las horas que conducen el tractocamión, la volqueta o el camión, es decir, en lo relativo a su jornada de trabajo y a las horas de descanso que tienen antes de iniciar el trayecto.

**d) Los Peatones y los Motociclistas**

En el análisis estadístico, quienes sostenidamente en Colombia, durante los últimos años, figuran como los actores del tránsito más vulnerables, son precisamente los peatones y los motociclistas. Algunas páginas atrás indicábamos que en el año 2002 estos usuarios de las vías, representaban el 70% de las víctimas fatales en accidentes de tránsito registrados en el país<sup>7</sup>. Pues bien, al año 2010 este porcentaje se ha mantenido inalterable, con el agravante de que las fatalidades de los motociclistas se han incrementado, tal como lo muestra el siguiente cuadro:

**CUADRO 9:**



<sup>7</sup> Página 31, CUADRO 6. En el año 2002 los fallecidos en motocicleta representaban un 36% y los peatones un 34%.

- **Los Peatones**

Ya sabemos que del total de fallecidos en accidentes de tránsito durante el año 2010 los peatones representan el 31%, con 1.692 víctimas, y que ese mismo año resultaron lesionados 8.762 peatones en las vías. También es interesante hacer un análisis respecto del rango etario de los peatones fallecidos en accidentes de tránsito. De hecho del total de ellos, el 41% son adultos mayores de 59 o más años de edad, siendo la principal causa de muerte de los peatones los atropellamientos por motocicleta.

Otro antecedente relevante es que la mayor cantidad de muertes de niños en accidentes de tránsito representan un 8% en su condición de peatones, con un 38% de las mortalidades por este tipo de actor.

El cuadro siguiente muestra la distribución de los peatones fallecidos por rango de edad durante el año 2010:

**CUADRO 10:**



Fuente: Anuario estadístico de accidentalidad vial (resumen ejecutivo), Colombia, 2010.

Un aspecto interesante a tener en cuenta en las fatalidades de los peatones, es que al igual que lo muestran las cifras y estadísticas internacionales, los fallecidos hombres superan por sobre el doble a las fallecidas mujeres en accidentes de tránsito. En efecto también en el año 2010 en Colombia, los peatones hombres fallecidos significan un 72% y los peatones mujeres representan un 28% de las fatalidades.

- **Los Motociclistas**

Representan en términos estadísticos el actor más vulnerable en Colombia desde la perspectiva de los accidentes de tránsito, de hecho en los últimos tres años son los usuarios que más mueren en accidentes de tránsito con un 37% en el año 2008, con un 40% en el año 2009 y con un 39% en el año 2010. Además en el año 2010 el 84% de los fallecidos motociclistas fueron hombres y el 46% de los motociclistas muertos estaban en el rango etario de entre los 20 y los 34 años. Las cifras anteriores fueron tomadas del Anuario estadístico de accidentalidad vial (resumen ejecutivo), Colombia, 2010.

También hay que considerar que el 40% de las muertes de motociclistas en accidentes de tránsito se registraron en la carretera, un número especialmente alto si se tiene en cuenta que este tipo de vehículo automotor es muchísimo más utilizado en las zonas urbanas, en donde las muertes de motociclistas representan el 60%.

Además se observa con preocupación el progresivo aumento en el número de motociclistas fallecidos en accidentes de tránsito durante los últimos cinco años. En promedio en los últimos tres años las motos se vieron involucradas en el 29% de los accidentes con resultado de muerte y en el 50% de los accidentes con lesionados de diversa consideración. Todavía más, los vehículos que reportan un mayor número de accidentes fatales contra vehículos de transporte de carga en el año 2010 fueron precisamente las motocicletas con un 34%. Anuario estadístico de accidentalidad vial (resumen ejecutivo), Colombia, 2010.

Finalmente, también es importante analizar que las fatalidades del tránsito en las que se ven involucradas las motocicletas se concentran en ciertas y determinadas ciudades del país, de hecho según las estadísticas oficiales en el año 2010, sólo 36 municipios concentran la mitad de los muertos motociclistas del año 2010.

Cali registra 122 muertes de motociclistas lo que representa 5,67% del total nacional, lo sigue Bogotá con 119 fallecidos que representan el 5,53% del total nacional; Medellín con 87 fallecidos que representan 4,04% del total del país; Cúcuta con 40 motociclistas muertos que equivalen al 1,85% del total del país, Villavicencio, que registra 40 motociclistas muertos equivalentes al 1,85% de las fatalidades registradas en el año 2010. Es decir, en estas cinco ciudades analizadas, se concentra el 18,96% del total de los motociclistas fallecidos en accidentes de tránsito el año 2010, datos y estadísticas que son de gran relevancia para focalizar acciones y medidas que mejoren las condiciones de seguridad vial de éstos actores del tránsito que circulan en dichas ciudades.

### e) Las fatalidades del tránsito en su contexto territorial

En el análisis estadístico que se desarrolla en éste Plan Nacional de Seguridad Vial para Colombia, resulta de gran importancia, el establecer de acuerdo a las cifras oficiales, cuáles son los sectores geográficos en donde se concentran la mayor cantidad de fatalidades derivadas de los accidentes de tránsito.

De acuerdo a la organización político administrativa del país, tienen especial relevancia las entidades territoriales, por ello también hay que recordar que ciertas funciones de regulación del tránsito y del transporte se encuentran descentralizadas. Según el análisis presentado en el “Anuario Estadístico de Accidentalidad Nacional. Colombia, 2010” del Ministerio de Transporte, la Corporación Fondo de Prevención Vial y de la Universidad de Los Andes, los entes territoriales que concentran un mayor porcentaje de fallecidos por accidentes de tránsito son el de Bogotá, Antioquia y Valle del Cauca, tal como se muestra en el siguiente cuadro:

**CUADRO 11:**



Es decir, entre estas cinco entidades territoriales se concentran el 65% de las muertes derivadas de accidentes de tránsito, estadística indispensable para el planeamiento de las acciones a desarrollar e implementar focalizándolas en esos territorios geográficos para obtener mejoras en la seguridad vial del país.

Como ente territorial también es importante destacar que entre el 65 y 70% de las muertes en los últimos cinco años ha sido en zonas urbanas. Que el fenómeno tiene un alto componente urbano,

a diferencia de los fenómenos de los países desarrollados. Con lo cual es importante proyectar las acciones e implementación de la Política de Seguridad Vial en la dimensión municipal contando con que esta jurisdicción tiene autonomía legislativa y administrativa de control operativo en el tránsito y transporte.

En este contexto municipal, encontramos que 25 ciudades concentran el 42% de los muertos para 2010. Por ser este un fenómeno tan urbano, esta información nos guía sobre la priorización de la gestión. También se han visto unos municipios pequeños que tienen sostenidos incrementos de accidentes de tránsito y terminan concentrando muchas muertes.

PRINCIPALES CIUDADES MORTALIDAD EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO							
MUNICIPIO	ENERO-DICIEMBRE			POBLACIÓN		TASA DE MORTALIDAD POR 100 MIL HABITANTES	
	2009	2010	%	2009	2010	2009	2010
ARMENIA	56	38	-32%	287,306	288,908	19.49	13.15
BARRANCABERMEJA	62	54	-13%	191,334	191,498	32.40	28.20
BARRANQUILLA	92	62	-33%	1,179,098	1,186,640	7.80	5.22
BELLO	37	34	-8%	404,844	413,107	9.14	8.23
BOGOTÁ D.C.	516	522	1%	7,259,597	7,363,782	7.11	7.09
BUCARAMANGA	87	66	-24%	523,040	524,112	16.63	12.59
BUENAVENTURA	47	40	-15%	355,736	362,625	13.21	11.03
CALI	381	319	-16%	2,219,633	2,244,639	17.16	14.21
CARTAGENA	79	58	-27%	933,946	944,250	8.46	6.14
CÚCUTA	114	96	-16%	612,273	618,310	18.62	15.53
IBAGUÉ	81	80	-1%	520,974	526,547	15.55	15.19
MANIZALES	47	59	26%	386,931	388,525	12.15	15.19
MEDELLÍN	286	278	-3%	2,316,853	2,343,049	12.34	11.86
MONTERÍA	44	41	-7%	403,280	409,476	10.91	10.01
NEIVA	64	72	13%	327,618	330,487	19.53	21.79
PALMIRA	68	66	-3%	292,510	294,580	23.25	22.40
PASTO	46	49	7%	405,423	411,706	11.35	11.90
PEREIRA	65	65	0%	454,291	457,103	14.31	14.22
POPAYÁN	28	34	21%	265,881	265,702	10.53	12.80
SANTA MARTA	60	64	7%	441,831	447,857	13.58	14.29
SOACHA	62	52	-16%	444,612	455,992	13.94	11.40
TULUÁ	44	38	-14%	196,834	199,244	22.35	19.07
VALLEDUPAR	66	68	3%	393,294	403,414	16.78	16.86
VILLAVICENCIO	97	87	-10%	421,041	431,476	23.04	20.16
YOPAL	44	45	2%	119,692	123,361	36.76	36.48
NACIONAL	5,634	5,502	-2%	44,977,758	45,508,205	12.53	12.09

Fuente: Elaboración CFPV con base en información de Medicina Legal y DANE

**f) Algunas consideraciones finales sobre el análisis estadístico y propuestas de acción:**

Luego del análisis de datos y estadísticas realizadas, se incorporan como parte integrante del presente Plan, las conclusiones y recomendaciones contenidas en el “Anuario Estadístico de Accidentalidad Nacional. Colombia, 2010” que ha sido fundamental para establecer un contexto y una situación clara, tanto de la siniestralidad vial como de los lesionados y fallecidos que de ella se derivan, especialmente en el año 2010:

- 1. Las motocicletas siguen siendo una de las prioridades en términos de seguridad vial. El mayor número de muertes en accidentes de tránsito en 2010 (39%) corresponde a motociclistas. Un porcentaje significativo de las muertes de estos se genera por choques contra objetos físicos o caídas (19%). Adicionalmente son responsables del 34% de los atropellos que causan la muerte a peatones. Por lo anterior se recomienda tomar medidas encaminadas a fortalecer el proceso de capacitación y obtención de licencias, disminuir la aceptación de riesgos de estos, mejorar los elementos de seguridad obligatorios, así como las condiciones laborales de quienes se sirven de la moto como medio de trabajo deben ser consideradas.**
- 2. Una de las poblaciones más vulnerables en Colombia, en lo relacionado con los accidentes de tránsito es la de adultos mayores. A pesar de no representar un número tan importante en el total de la población, sí representan un alto número de muertes anuales, especialmente en su condición de peatones. Considerando esta situación, es fundamental revisar que las medidas que se plantean para mejorar la seguridad de estos últimos considere las limitaciones de movilidad, accesibilidad, y otras físicas que tienen los adultos mayores.**
- 3. El impacto que tienen los accidentes de tránsito en la mortalidad de niños y jóvenes en Colombia es preocupante. Cerca del 30% del total de muertos corresponde al rango entre 0 y 24 años. Para la población infantil, el riesgo de caminar por nuestras vías urbanas y carreteras es considerable, ya que 38% de las muertes se generan en condición de peatón. También preocupa el alto número de muerte que se genera a los niños acompañantes de vehículos privados. Esto plantea la necesidad de fortalecer procesos de aprendizaje de una movilidad segura, mejoras en los diseños dispositivos de seguridad vial, el fortalecimiento de normas para el uso de elementos obligatorios en los vehículos particulares. . En el caso de los jóvenes es nuevamente la motocicleta la que más contribuye con los accidentes graves y mortales.**
- 4. El transporte de carga incide de manera importante los accidentes mortales (16%), a pesar de no ser más que un 4% del total del parque automotor. El 60% de los accidentes mortales se dan en carretera, siendo las horas de la madrugada las más críticas. Considerando que esta actividad se da dentro de un marco empresarial regulado por el Estado, es necesario reforzar las obligaciones, procesos y controles para mejorar la calidad de los procedimientos que garantizan una adecuada seguridad. Es necesario evaluar las condiciones de trabajo los conductores, los niveles de fatiga que se están generando, la calidad de los procedimientos de mantenimiento, entre otros.**

5. *El transporte público también tiene un impacto considerable en las muertes por accidentes de tránsito. Se destaca el impacto que generan los taxis, con un 8% del total de muertes generadas. A nivel interurbano los buses contribuyen con un 9% del total de muertes. El tema de los taxis parece haber sido ignorado en las políticas de seguridad vial. Los hallazgos obtenidos al analizar las estadísticas del año 2010 dan cuenta de la importancia de incluir este grupo dentro de las prioridades de intervención en materia de seguridad vial.*
6. *En términos de mejoramiento de la eficiencia de las intervenciones de la Autoridad, el hecho de que se presenten mayores probabilidades de accidentes graves en algunos periodos del día, en algunos días específicos, invita a que se desarrollen operativos mucho más ambiciosos en recursos de personal y tecnológicos, en cubrimiento y duración. Estas intervenciones puntuales arrojarán resultados contundentes en la disminución del número y gravedad de los accidentes de tránsito.*
7. *Para la determinación de metas realistas en términos de seguridad vial, es necesario comprender cuáles son las variables que han venido influyendo en el número de accidentes. El crecimiento al parque automotor, en especial de las motos, el crecimiento de la movilidad asociado al crecimiento económico, el crecimiento de nuevos e inexpertos conductores son variables que tienden a incrementar el número accidentes. Siendo así, los recursos y la prioridad dada a la seguridad vial deben aumentar para alcanzar las metas exigentes que se ha fijado el país.*
8. *La calidad de la información sobre accidentes de tránsito generada para el año 2010 ha mejorado frente a años anteriores. Las bases de datos que se analizaron son mucho más completas y permiten relacionar mejor los accidentes con las características de las víctimas y vehículos involucrados. Sin embargo, es urgente desarrollar procedimientos a nivel de todas las dependencias de tránsito para mejorar la recolección y procesamiento de la información de accidentes, así como sus instrumentos.*
9. *El análisis descriptivo que aquí se presenta, es apenas un primer instrumento para generar un mayor conocimiento en torno a las causas y características de la accidentalidad vial. El uso de metodologías y modelos más complejos debe ser promovido con el fin de generar mejor información para la toma de decisiones.*

## IX. DESARROLLO: LINEAS DE ACCIÓN

En este capítulo se desarrollarán las líneas de acción contenidas en el presente Plan, que se integran al marco metodológico del mismo, que como sabemos es la Matriz de Haddon. Para cada una de las líneas de acción se plantean diversas acciones y medidas de seguridad vial, las cuales serán fundamentadas técnicamente en la memoria justificativa de este documento y tendrán estrecha relación con el estado de situación y los antecedentes estadísticos que se analizaron en los primeros capítulos, donde se identificaron los actores del tránsito más vulnerables en Colombia, así como los factores contribuyentes de la accidentalidad de tránsito en el país, que se abordarán a través de las acciones y medidas aquí contenidas, para cumplir el objetivo primordial del Gobierno Nacional que es el de salvar vidas.

En el marco de la Matriz de Haddon, el PNSV 2011 – 2016 contendrá cinco líneas estratégicas o de acción, que son las siguientes:

- 1° Aspectos Institucionales.
- 2° Estrategias sobre el comportamiento humano.
- 3° Estrategias sobre los vehículos automotores.
- 4° Estrategias sobre las vías o el entorno.
- 5° Atención a Víctimas.

### OBJETIVO GENERAL DEL PNSV

**El Objetivo general del Plan es reducir en un 50% el número de fallecidos en siniestros de tránsito en Colombia al año 2016. Este objetivo es coherente con la meta planteada por la OMS.**

### OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PNSV

- **Disminuir el número de víctimas mortales en accidentes de tránsito.**
- **Disminuir el número de lesionados en accidentes de tránsito.**
- **Disminuir el número de accidentes de tránsito en el país.**
- **Incrementar la seguridad vial en el país**

### ***Crterios de las acciones y medidas propuestas***

Las acciones y medidas que se integran a las líneas de acción del PNSV 2011 – 2016 se estructuran para cumplir con los objetivos planteados, de acuerdo a los factores contribuyentes de los accidentes de tránsito. Esto es el factor humano, el factor vehicular y el factor de infraestructura.

De igual forma, éste Plan considera el análisis realizado por la Comisión Europea de Seguridad en el Transporte, en el cual se estableció una recopilación y selección de diversas medidas de seguridad vial en atención a una metodología que permite establecer categorías para cada una de ellas, cuya explicación se contiene en la memoria justificativa del PNSV.

También es importante establecer que las acciones y medidas que se proponen tendrán relación con diversos aspectos de orden institucional, para mejorar el sistema de la seguridad vial y serán de diversa naturaleza, es decir, normativas, lo que implicará la expedición o modificación de leyes o reglamentos; de gestión institucional, como la fiscalización y el control; o comunicacionales, como campañas de prevención y concientización.

Por otra parte, las acciones y medidas que se detallan a continuación tienen diversas repercusiones en la disminución de la mortalidad en el tránsito y se describen conjuntamente para asegurar el enfoque sistémico del PNSV.

A continuación se presenta el cuadro de acciones y medidas contenidas en el Plan Nacional de Seguridad Vial para Colombia 2011 – 2016, distinguiendo por colores según la línea de acción a desarrollar: El verde para los aspectos institucionales, el morado para las estrategias sobre el comportamiento humano, el azul para las estrategias sobre los vehículos, el naranja para las estrategias sobre la infraestructura y el rojo para estrategia de atención a víctimas.

### **CUADRO DE ACCIONES Y MEDIDAS DEL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL**

<b>LÍNEAS DE ACCIÓN</b>	<b>ACCIONES Y MEDIDAS</b>
<b>ASPECTOS INSTITUCIONALES</b>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. CREACION DEL SISTEMA NACIONAL DE TRANSITO</li><li>2. CREACION DEL COMITÉ INTERMINISTERIAL</li><li>3. CREACION DEL CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL</li><li>4. FORTALECIMIENTO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE</li><li>5. FORTALECIMIENTO TERRITORAL PARA LA SEGURIDAD VIAL</li><li>6. VIGILANCIA Y CONTROL</li></ol>

<p><b>ESTRATEGIAS SOBRE EL COMPORTAMIENTO</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. REFORMA CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO</li> <li>2. REFORMA AL SISTEMA DE OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE CONDUCCIÓN</li> <li>3. LICENCIAS DE CONDUCCIÓN POR PUNTOS</li> <li>4. SEGURIDAD Y CAPACITACIÓN A LOS CONDUCTORES</li> <li>5. REGULACIÓN DE LAS HORAS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO</li> <li>6. CAMPAÑAS COMUNICACIONALES</li> <li>7. REGULACIÓN DEL ALCOHOL EN LA CONDUCCIÓN</li> <li>8. EDUCACIÓN VIAL</li> <li>9. CONTROL DEL USO DEL CINTURÓN Y DISPOSITIVOS DE RETENCION</li> <li>10. REGULACIÓN CASCO PARA MOTOCICLISTAS</li> <li>11. REGULACIÓN DE LA VELOCIDAD</li> <li>12.</li> </ol>
<p><b>ESTRATEGIAS SOBRE LOS VEHICULOS</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD PARA MOTOCICLETAS Y VEHÍCULOS SIMILARES Y SUS CONDUCTORES</li> <li>2. DISEÑO SEGURO DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES</li> <li>3. LOCALIZADORES DE FLOTA - GPS</li> <li>4. RETROREFLECTIVIDAD EN VEHÍCULOS DE CARGA Y TRANSPORTE ESCOLAR</li> <li>5. HOMOLOGACIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES</li> <li>6. SISTEMA DE SEGURIDAD ACTIVA Y PASIVA</li> <li>7. REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA DE LOS VEHÍCULOS</li> </ol>
<p><b>ESTRATEGIAS SOBRE LA INFRAESTRUCTURA</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. AUDITORIAS DE SEGURIDAD VIAL</li> <li>2. INTERVENCIÓN DE PUNTOS NEGROS</li> <li>3. JERARQUIZACIÓN DE LA RED VIAL</li> <li>4. MEJORAS EN LA INFRAESTRUCTURA VIAL</li> <li>5. NORMATIVIDAD PARA LA INFRAESTRUCTURA VIAL</li> </ol>
<p><b>ESTRATEGIAS DE ATENCION A VICTIMAS</b></p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. SISTEMA DE ATENCIÓN Y REHABILITACIÓN A VÍCTIMAS</li> </ol>

A continuación se desarrollan cada una de las acciones y medidas contenidas en las líneas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2016, considerando tres aspectos fundamentales: descripción general de la medida o acción, objetivo general de la misma, e integrantes o aspectos a considerar.

## PRIMERA LINEA DE ACCIÓN: ASPECTOS INSTITUCIONALES

### 1. CREACIÓN DEL SISTEMA NACIONAL DE TRÁNSITO

#### DESCRIPCIÓN GENERAL:

Con el fin de garantizar la efectividad de las normas de tránsito terrestre y la seguridad vial en Colombia, se propone la creación de una estructura supraorgánica generadora de criterios y políticas univocas en la aplicación de las normas de tránsito terrestre, entendida como un conjunto de orientaciones, normas, actividades, recursos, programas e instituciones. Este sistema se creará en el marco de la reforma al Código Nacional de Tránsito Terrestre, a iniciativa del Gobierno Nacional.

#### OBJETIVO GENERAL:

Dar unidad de propósito a la seguridad vial en Colombia con una visión estratégica.

#### INTEGRANTES:

- ✓ Ministerio de Transporte
- ✓ Consejo Nacional de Seguridad Vial
- ✓ Organismos de tránsito
- ✓ Alcaldes y Gobernadores
- ✓ Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional
- ✓ Demás autoridades de tránsito

### 2. CREACIÓN DEL COMITÉ INTERMINISTERIAL

#### DESCRIPCIÓN GENERAL:

Se propone la creación de una instancia de carácter resolutorio que adopte las medidas diseñadas y formuladas por la Secretaría Ejecutiva, que estará radicada en el Vice ministerio de Transporte, cuyo objeto será dar cumplimiento a los fines y propósitos establecidos en el PNSV, mediante la adopción de aquellas políticas en materias de seguridad vial que no sean de competencia exclusiva del Ministerio de Transporte.

#### OBJETIVOS GENERALES:

- Adoptar las políticas en materia de seguridad vial que no se refieran a aquellas que son de competencia exclusiva del Ministerio de Transporte.
- Definir la articulación de recursos ministeriales para garantizar la materialización de las políticas de seguridad vial.

#### INTEGRANTES:

- ✓ Ministerio de Transporte, quien presidirá el Comité
- ✓ Ministerio de Justicia
- ✓ Ministerio de Hacienda y Crédito Público
- ✓ Ministerio de Trabajo
- ✓ Ministerio de Seguridad Social
- ✓ Ministerio de Educación Nacional
- ✓ Ministerio de Ambiente
- ✓ Departamento Nacional de Planeación
- ✓ Vice ministerio de Transporte, como Secretaria Ejecutiva

### 3. CREACIÓN DEL CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

#### DESCRIPCIÓN GENERAL:

Se propone la creación de una instancia de carácter consultivo que proponga diversas acciones y medidas que tengan como objetivo primordial la reducción de los accidentes de tránsito y sus fatales consecuencias. Esta instancia

consultiva hará parte del Sistema Nacional de Tránsito.

#### **OBJETIVOS GENERALES:**

- Asesorar al Gobierno Nacional, especialmente al Ministerio de Transporte y al Comité Interministerial, en la formulación de políticas de seguridad vial.
- Proponer medidas que propendan al cumplimiento de los objetivos del Plan Nacional de Seguridad Vial adoptado por el Gobierno Nacional.
- Garantizar que los Planes Locales de Seguridad Vial, presentados por las autoridades territoriales de tránsito y transporte, cumplan con los lineamientos de la Plan Nacional de Seguridad Vial y las políticas nacionales sobre seguridad vial.

#### **INTEGRANTES:**

- ✓ Secretaria Ejecutiva
- ✓ Diversas entidades públicas y privadas y de la sociedad civil
- ✓ Comité Técnico de Seguridad Vial
- ✓ Comités Territoriales de Seguridad Vial

## **4. FORTALECIMIENTO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE**

#### **DESCRIPCIÓN GENERAL:**

El Ministerio de Transporte como máxima autoridad de tránsito y transporte, y por tanto, de seguridad vial en Colombia encargado de fijar y adoptar la política, planes y programas en materia de seguridad vial debe fortalecer su estructura administrativa y técnica con miras a ser el apoyo y base fundamental de todas las autoridades de tránsito del país. Para lo cual se propone la creación de una Dirección de Seguridad vial que a su vez la integran el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y la Subdirección Técnica de Seguridad Vial. Del mismo modo se propone la creación de una entidad adscrita denominada Unidad Nacional de Seguridad Vial UNASEV que será el organismo executor de las políticas y lineamientos definidos por el Ministerio de Transporte.

#### **OBJETIVO GENERAL:**

Establecer un nuevo enfoque del sector transporte y tránsito enmarcado en la diferenciación de funciones de diseño de políticas y ejecución propendiendo por el adecuado accionar del Ministerio de Transporte como ente rector en la formulación de las políticas de seguridad vial.

#### **INTEGRANTES:**

- ✓ Dirección de Seguridad Vial
  - Observatorio Nacional de Seguridad Vial
  - Subdirección Técnica de Seguridad Vial
- ✓ Unidad Nacional de Seguridad Vial – UNASEV

## 5. FORTALECIMIENTO TERRITORIAL PARA LA SEGURIDAD VIAL

### DESCRIPCIÓN GENERAL:

En la dimensión territorial se debe fortalecer la estructura técnica y administrativa de los Organismos de Tránsito, para que cumplan como autoridades de tránsito con las funciones de regulación normativa, control operativo, gestión administrativa, supervisión y disminución de la accidentalidad en el marco del ordenamiento jurídico vigente.

### OBJETIVO GENERAL:

Fortalecer las capacidades institucionales para desarrollar la seguridad vial de los Organismos de Tránsito y de las entidades territoriales.

### INTEGRANTES:

- ✓ Ministerio de Transporte
- ✓ Municipios
- ✓ Distritos
- ✓ Departamentos
- ✓ Organismos de Tránsito

## 6. VIGILANCIA Y CONTROL

### DESCRIPCIÓN GENERAL:

Es indispensable fortalecer la fiscalización y el control del cumplimiento de las normas de tránsito y transporte. Por ello es necesario capacitar a las entidades encargadas de fiscalizar y controlar el tránsito y el transporte estandarizando criterios, disponiendo mayores recursos humanos y tecnológicos para realizar esta labor, y focalizar el control, que según las recomendaciones internacionales de diversos organismos multilaterales y considerando la realidad de Colombia, debe centrarse en:

- La velocidad
- La ingesta de alcohol
- Casco reglamentario para motociclistas
- El uso del cinturón de seguridad
- Dispositivos de retención de menores

### OBJETIVO GENERAL:

Fortalecimiento de las autoridades de tránsito y transporte principalmente desde dos perspectivas:

1. La Institucional
2. La de percepción

La perspectiva institucional requiere dotar a la policía y a las otras entidades de mayores recursos humanos y de dispositivos tecnológicos (radares móviles, dispositivos de alcoholemia y otros) para cubrir adecuadamente el territorio nacional y realizar un control permanente y sostenido en el tiempo en distintos puntos y ciudades del país. Implica el fortalecimiento de la capacidad de control y de inspección de los cuerpos operativos, con una mayor tecnificación, es decir: 1) con más capacitación, 2) más sensibilización, y 3) mayores herramientas informáticas tales como: comparenderas electrónicas o radares de velocidad.

### INTEGRANTES:

- ✓ Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte
- ✓ Organismos de Tránsito
- ✓ Cuerpos de Agentes de Tránsito
- ✓ Jueces y Fiscales
- ✓ Organismos de apoyo al tránsito que operen los equipos de fiscalización electrónica

## SEGUNDA LINEA DE ACCIÓN: ESTRATEGIAS SOBRE EL COMPORTAMIENTO HUMANO

### 1. REFORMA CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO

#### DESCRIPCIÓN GENERAL:

Se propone la reforma del Código Nacional de Tránsito. Esta iniciativa tiene un alcance integral en la medida en que se reformulan ciertos aspectos trascendentales contenidos en éste Código que rige todo el territorio nacional y regula la circulación de todos los actores del tránsito y los vehículos por las vías públicas o privadas que estén abiertas al público, así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito, entre otros.

#### OBJETIVO GENERAL:

- Fortalecer el ordenamiento jurídico para la seguridad vial.
- Generar las bases jurídicas necesarias para la expedición de actos administrativos que permitan el desarrollo del PNSV.

#### ASPECTOS A CONSIDERAR:

1. Delimitación y alcance de los Principios del Tránsito.
2. Incorporación de nuevas Definiciones.
3. Creación del Sistema Nacional de Tránsito
4. Regulación de las autoridades de tránsito
5. Revisión del Régimen Sancionatorio.
6. Sistema de homologación.
7. Normatividad del comportamiento a los actores del tránsito.
8. Otros.

### 2. REFORMA AL SISTEMA DE OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE CONDUCCIÓN

#### DESCRIPCIÓN GENERAL:

El otorgamiento de las licencias de conducción es el proceso por el cual se certifica y acredita la idoneidad de una persona para conducir un tipo de vehículo. Por ello los procesos de licenciamiento de personas deben tener como norte la idea que la conducción constituye una actividad de carácter riesgosa, máxime cuando dicha actividad se realiza con un ánimo profesional, evento en el cual, las condiciones y exigencias deben tener un carácter más riguroso y estricto.

#### OBJETIVO GENERAL:

- Aumentar las exigencias para la obtención de la licencia de conducción, garantizando, a su vez, que las certificaciones de capacitación en conducción y de pruebas psicofísicas responden a los criterios establecidos en la normatividad vigente.
- Asegurar la idoneidad o aptitud del aspirante a la licencia mediante un proceso que garantice que quien capacita no sea el mismo sujeto que califica dicha capacitación para obtener la licencia de conducción.

#### ASPECTOS A CONSIDERAR:

9. Necesidad de la Capacitación
10. Comprobación objetiva de la aptitud y los conocimientos en conducción
11. Validación de los requisitos de licenciamiento por parte de los Organismos de Tránsito
12. Carácter de Tarjeta Profesional de la Licencia de Servicio Público
13. Necesidad de la Refrendación de las licencias de Conducción

### 3. LICENCIAS DE CONDUCCIÓN POR PUNTOS

#### DESCRIPCIÓN GENERAL:

La licencia de conducción con puntajes es un sistema que condiciona la vigencia de la licencia de conducción a la conservación o mantenimiento de un determinado número de puntos otorgados a cada conductor. Si el conductor comete alguna de las infracciones contempladas dentro del sistema se descontarán, dependiendo de la infracción cometida, una determinada cantidad de puntos de su licencia de conducción, pudiendo llegar a la suspensión o cancelación de dicha licencia si continúa con su comportamiento infractor.

#### OBJETIVO GENERAL:

Promover el comportamiento seguro de los conductores generando incentivos para quienes no son infraccionados.

#### ASPECTOS A CONSIDERAR:

1. Reformulación del otorgamiento de licencias de conducción
2. Período de transición desde su aprobación hasta su entrada en vigencia
3. Campaña de información y comunicación
4. Sistema informático en línea que permita conocer los puntos asignados y vigentes
5. Re educación a conductores reincidentes
6. Compatibilizar sanciones vigentes con descuento de puntos.

### 4. SEGURIDAD Y CAPACITACIÓN A LOS CONDUCTORES

#### DESCRIPCIÓN GENERAL:

Los conductores profesionales que se trasladan por carretera y en zonas urbanas, al realizar por largos periodos labores de conducción tienen mayor riesgo de verse involucrados en siniestros de tránsito. Por ello, se propone sean capacitados regular y periódicamente, lo que constituye una medida para disminuir las causas de siniestros de tránsito que pueden afectarles.

#### OBJETIVO GENERAL:

Que los conductores desarrollen conductas seguras y aumenten su conciencia respecto a los riesgos que implica la conducción de vehículos automotores, especialmente de gran tamaño y tonelaje como son los vehículos pesados y los autobuses urbanos e interurbanos.

#### ASPECTOS A CONSIDERAR:

1. Utilizar nuevos métodos de enseñanza y capacitación que involucren la autoevaluación de los conductores.
2. Adecuada certificación de los instructores.
3. Incentivos a las empresas de transportes urbanos e interurbanos que garanticen la capacitación de sus conductores.

## 5. REGULACIÓN DE LAS HORAS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO

### DESCRIPCIÓN GENERAL:

Se debe promover y regular el adecuado descanso de los conductores especialmente de aquellos que realizan labores remuneradas de conducción por largas horas y trayectos. Para ello se desarrollarán planes y acciones que regulen las horas máximas de conducción y el adecuado descanso, para la prevención de los riesgos laborales.

### OBJETIVO GENERAL:

Prevenir y disminuir los siniestros de tránsito de conductores profesionales a causa de las excesivas horas de conducción sin descanso.

### ASPECTOS A CONSIDERAR:

1. Limitación de las horas máximas de conducción
2. Relevos para los conductores
3. Formación continua
4. Dispositivos tecnológicos como limitadores de velocidad o tacógrafos digitales
5. Planes de prevención de las empresas del transporte

## 6. CAMPAÑAS COMUNICACIONALES

### DESCRIPCIÓN GENERAL:

Son fundamentales para apoyar medidas en el ámbito legislativo y de la fiscalización y el control. Las campañas por lo general intentan explicar una medida legislativa o reglamentaria, informando y concientizando sobre el tipo de problema de seguridad vial que quieren abordar y mejorar. Se recomienda que las campañas tengan mensajes claros, cortos y precisos; utilizando diferentes medios tales como televisión, radio, diarios, Internet, volantes, afiches, entre otros.

### OBJETIVO GENERAL:

Sensibilizar a los actores del tránsito en la importancia que tiene la seguridad vial y como desarrollarla a través de conductas preventivas y correctivas.

### ASPECTOS A CONSIDERAR:

1. Motociclistas, ciclistas y peatones como usuarios más vulnerables
2. Involucrar a diversos actores de la sociedad civil
3. Participación en diversos foros y organizaciones nacionales e internacionales para la generación de conciencia en la seguridad vial
4. Articulación con diversos medios de comunicación para el diseño, desarrollo y evaluación de campañas.

## 7. REGULACIÓN DEL ALCOHOL EN LA CONDUCCIÓN

### DESCRIPCIÓN GENERAL:

Se propone una regulación más exigente de los miligramos de alcohol permitidos en la conducción de un vehículo automotor, estableciendo sanciones más severas para quienes infrinjan las normas relacionadas con la conducción bajo los efectos del alcohol.

### OBJETIVO GENERAL:

Prevenir los siniestros de tránsito y sancionar severa y eficazmente a quienes conduzcan bajo los efectos del alcohol.

### ASPECTOS A CONSIDERAR:

1. Experiencia internacional en la regulación del alcohol
2. Dispositivos de control para la fiscalización
3. Identificación de lugares de mayor riesgo
4. Campañas de sensibilización.

## 8. EDUCACIÓN VIAL

### DESCRIPCIÓN GENERAL:

La educación vial pretende fomentar el conocimiento, la comprensión de las normas y diversas situaciones derivadas del tránsito y la convicción por la realización de comportamientos y hábitos seguros en la movilidad, mejorando las habilidades de los actores del tránsito a través de la formación y experiencia para reforzar o modificar las actitudes que permitan generar una mayor conciencia sobre el riesgo derivado de las infracciones en el tránsito.

### OBJETIVO GENERAL:

Incrementar la formación vial del conjunto de los actores del tránsito, potenciando en particular la educación sobre seguridad vial en la población escolar con el fin de lograr comportamientos más seguros.

### ASPECTOS A CONSIDERAR:

1. Priorización del rol de la educación vial y fortalecimiento en la institucionalidad pública para su desarrollo.
2. Alta coordinación entre los potenciales involucrados en el desarrollo de la educación vial.
3. Focalizarse en los adolescentes como grupo de alto riesgo.
4. Promover la inclusión de los padres.
5. Establecer una visión a largo plazo que involucre a todos los actores del tránsito en educación vial con metas establecidas.

## 9. CONTROL DEL USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD Y DISPOSITIVOS DE RETENCIÓN

### DESCRIPCIÓN GENERAL:

Constituyen dos de las herramientas más eficaces para disminuir las consecuencias de un siniestro de tránsito disminuyendo considerablemente la probabilidad de que ocurran lesiones graves o mortales. Lo anterior se debe fundamentalmente a que en los siniestros de tránsito con resultado de muerte, en la mayoría de los casos, hay por parte de las víctimas lesiones al cerebro y a la parte pectoral del cuerpo, que son exactamente las lesiones que los cinturones y dispositivos de retención de menores generalmente evitan.

### OBJETIVO GENERAL:

Disminuir las mortalidades y lesiones graves derivadas del no uso del cinturón de seguridad o sillas de seguridad para el traslado de menores, promoviendo su utilización y sancionando severamente a quienes no lo utilicen.

### ASPECTOS A CONSIDERAR:

1. Experiencia internacional
2. Capacidad de fiscalización
3. Rigurosidad en las sanciones por incumplimiento

## 10. REGULACIÓN DEL CASCO PARA MOTOCICLISTAS

### DESCRIPCIÓN GENERAL:

Regular de acuerdo a altos estándares y considerando la experiencia internacional, las dimensiones, resistencia y características técnicas que deben tener los cascos de seguridad para motociclistas que se comercialicen en Colombia, incentivando su uso y sancionando la no utilización del mismo.

### OBJETIVO GENERAL:

Incentivar la utilización del casco de seguridad para motociclistas. Además de prevenir y disminuir las muertes y lesiones graves derivadas de traumatismos craneales entre los motociclistas de Colombia.

### ASPECTOS A CONSIDERAR:

1. Experiencia comparada
2. Tipos de cascos
3. Adecuación de la normativa colombiana.
4. Certificación y normas internacionales

## 11. REGULACIÓN DE LA VELOCIDAD

### DESCRIPCIÓN GENERAL:

Se propone una regulación de los límites de velocidad coherente con la infraestructura existente y con el tipo de servicio de transporte que se preste, que promueva y privilegie la protección de los actores del tránsito.

### OBJETIVO GENERAL:

Prevenir los siniestros de tránsito y sancionar severa y eficazmente a quienes excedan los límites de velocidad.

### ASPECTOS A CONSIDERAR:

1. Metodología para establecer velocidades en las carreteras colombianas
2. Experiencia internacional en la regulación de la velocidad
3. Dispositivos de control para la fiscalización
4. Identificación de lugares de mayor riesgo
5. Campañas de sensibilización.

## **TERCERA LINEA DE ACCIÓN: ESTRATEGIAS SOBRE LOS VEHÍCULOS**

### **1. EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD PARA MOTOS O VEHÍCULOS SIMILARES Y SUS CONDUCTORES**

#### **DESCRIPCIÓN GENERAL:**

Mejorar las condiciones técnicas de seguridad de los vehículos de dos o más ruedas, como la instalación progresiva de dispositivos tecnológicos y sistemas de frenado avanzado o material reflectivo en su estructura; Así como la incorporación de normas sobre la protección personal de los conductores.

#### **OBJETIVO GENERAL:**

Equipar adecuadamente a los motociclistas para que utilicen elementos de seguridad durante la conducción y exigir la incorporación en la estructura de los vehículos de 2 o más ruedas de diversos elementos de seguridad.

#### **ASPECTOS A CONSIDERAR:**

1. Protección ocular
2. Vestimenta y calzado
3. Apoya pies retractiles
4. Espejos retrovisores abatibles en ambos costados
5. Elementos reflectivos
6. Experiencia comparada.

### **2. DISEÑO SEGURO DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES**

#### **DESCRIPCIÓN GENERAL:**

Se realizará una evaluación de los nuevos modelos de vehículos que ingresen para ser comercializados en Colombia mediante ensayos de choque de los vehículos más populares que se vendan con el objeto de evaluar la protección que ofrecen a sus ocupantes y también a los peatones.

#### **OBJETIVO GENERAL:**

Conocer e informar sobre las condiciones y equipamiento de seguridad de los vehículos más vendidos en el país.

#### **ASPECTOS A CONSIDERAR:**

1. Instalaciones adecuadas y tecnología para la realización de ensayos
2. Estadísticas de los modelos de vehículos más vendidos
3. Procedimientos y costos de evaluación de los vehículos

### 3. LOCALIZADORES DE FLOTAS – GPS

#### DESCRIPCIÓN GENERAL:

Este dispositivo permite desde la web controlar y gestionar los vehículos, constituyéndose en una solución informática accesible desde internet que permite el monitoreo a distancia para verificar el cumplimiento de la ruta, la velocidad y las distancias recorridas. Del mismo modo permite controlar las horas de conducción y los tiempos de descanso de cada conductor.

#### OBJETIVO GENERAL:

Controlar la velocidad, verificar las condiciones de la ruta, alertar sobre desvíos, cortes y accidentes; así como registrar las horas de conducción y los tiempos de descanso de los conductores de servicio público.

#### ASPECTOS A CONSIDERAR:

1. Experiencia comparada
2. Involucrar a las empresas de transporte para la incorporación de estos dispositivos
3. Fortalecimiento de la capacidad de fiscalización y control

### 4. RETROREFLECTIVIDAD EN LOS VEHÍCULOS DE CARGA Y EN EL TRANSPORTE ESCOLAR

#### DESCRIPCIÓN GENERAL:

La retroreflectividad o cintas reflectivas en los vehículos de transporte de carga y de servicio escolar es una medida eficaz y eficiente para disminuir la siniestralidad del tránsito en el que pueden involucrarse vehículos que prestan este tipo de servicio y que circulan por las vías, especialmente cuando las condiciones ambientales son de escasa visibilidad.

#### OBJETIVO GENERAL:

Mejorar la notoriedad de los vehículos que circulan por la vía, especialmente en zonas de escasa luminosidad.

#### ASPECTOS A CONSIDERAR:

1. Experiencia internacional
2. Distancia y tiempo de reacción en la ruta
3. Tiempo de transición para la implementación de esta medida

## 5. HOMOLOGACIÓN DE LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES

### DESCRIPCIÓN GENERAL:

Es el procedimiento mediante el cual se certifica por la autoridad competente a través del análisis técnico de todos los vehículos públicos y particulares que sean prototipos o de modelos que pretenden comercializarse en el país, la conformidad de las especificaciones técnico mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad de un vehículo con las normas legales vigentes.

### OBJETIVO GENERAL:

Asegurar que los vehículos que se importen, ensamblen, comercialicen o circulen en el territorio nacional, cumplan con los requisitos establecidos en la normatividad vigente.

### ASPECTOS A CONSIDERAR:

1. Experiencia internacional
2. Especificaciones técnico mecánicas
3. Peso de los vehículos
4. Dimensiones de vehículos
5. Confort de los vehículos
6. Otros

## 6. SISTEMAS DE SEGURIDAD ACTIVA Y PASIVA

### DESCRIPCIÓN GENERAL:

Constituyen dispositivos que permiten evitar la ocurrencia de accidentes de tránsito (elementos de seguridad activa) permitiendo frente a situaciones de riesgo el adecuado funcionamiento del vehículo. También son dispositivos que aminoran las consecuencias de un siniestro de tránsito cuya finalidad es proteger la integridad física y salvar la vida del conductor y de los ocupantes del vehículo automotor (elementos de seguridad pasiva).

### OBJETIVO GENERAL:

Regular que los vehículos dispongan de más y mejores dispositivos de seguridad, para proteger a conductores, pasajeros o acompañantes y peatones, frente a un eventual siniestro de tránsito.

### ASPECTOS A CONSIDERAR:

1. Bolsa de Aire
2. Sistema de Frenos ABS
3. Sistema de estabilización
4. Carrocería de deformación programada
5. Habitáculo indeformable
6. Barreras laterales de protección de impactos
7. Espejos retrovisores habitables
8. Otros.

## 7. REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA DE LOS VEHÍCULOS

### DESCRIPCIÓN GENERAL:

Proceso regulado que verifica, de manera regular y periódica, las condiciones técnicas de los vehículos automotores que circulan en el país. Orientada a garantizar el buen funcionamiento del vehículo, especialmente en el caso de los que prestan un servicio público.

### OBJETIVO GENERAL:

Certificar periódicamente la calidad técnica y de condiciones de seguridad de los vehículos que circulan en el país.

### ASPECTOS A CONSIDERAR:

1. Funcionamiento de frenos
2. Sistema de dirección
3. Sistema de suspensión
4. Sistema de señales visuales y audibles
5. Sistema de escape de gases
6. Llantas
7. Espejos
8. Otros

## CUARTA LINEA DE ACCIÓN: ESTRATEGIAS SOBRE LA INFRAESTRUCTURA VIAL

### 1. AUDITORÍAS DE SEGURIDAD VIAL

#### DESCRIPCIÓN GENERAL:

Procedimiento que persigue identificar los potenciales problemas de seguridad en los proyectos de infraestructura futuros y existentes, a través de la inspección de la seguridad vial, con mecanismos de control periódico en la red vial.

#### OBJETIVO GENERAL:

Verificar mediante procedimientos y controles de calidad las condiciones de seguridad de la infraestructura.

#### ASPECTOS A CONSIDERAR:

1. Identificar las necesidades de seguridad vial que los legisladores y los diseñadores de vías deben tener en cuenta.
2. Elementos de seguridad vial a verificar en cuanto a su existencia y calidad mediante listas de chequeo.
3. Mejora en el rendimiento de la seguridad de una vía.
4. Datos y estadísticas de seguridad en las vías.
5. Incluir los criterios de seguridad vial en toda la normatividad técnica necesaria para el diseño y construcción de la infraestructura.
6. Elaborar una Guía para la realización de ASV urbanas y rurales
7. Propiciar mecanismos para la acreditación de Auditores con capacidades para evaluar la seguridad de los proyectos de infraestructura
8. Fomentar la formación de profesionales con conocimientos en seguridad vial
9. Exigir que todo proyecto tenga un responsable de la seguridad vial

### 2. INTERVENCIÓN DE PUNTOS NEGROS

#### DESCRIPCIÓN GENERAL:

Identificación y tratamiento con medidas correctivas de lugares en que se concentra una gran cantidad de accidentes de tránsito con resultado de muerte.

#### OBJETIVO GENERAL:

Localizar los lugares en que se concentran altos niveles de accidentalidad con resultado de muerte e intervenirlos con un tratamiento adecuado que minimice o termine la siniestralidad que en ellos se presenta.

#### ASPECTOS A CONSIDERAR:

1. Recopilación de la información de accidentes de tránsito.
2. Identificación de puntos negros.
3. Identificación de factores viales contribuyentes a los accidentes de tránsito.
4. Identificación de medidas correctivas.
5. Monitoreo y evaluación de la efectividad de las medidas.
6. Realizar un inventario de las condiciones de seguridad de la red vial nacional identificando los sitios de mayor potencial de accidentalidad (IRAP)
7. Realizar planes que prioricen las inversiones en materia de seguridad vial en la red vial nacional (IRAP)
8. Elaborar una Guías para la identificación y solución de sitios críticos de accidentalidad vial urbana y rural.
9. Elaboración de mapas de riesgo que permitan hacer seguimiento a la implementación de mejoras

### 3. JERARQUIZACIÓN DE LA RED VIAL

#### DESCRIPCIÓN GENERAL:

Categorización de las vías considerando si son de acceso, alta velocidad o para desplazamientos de larga distancia.

#### OBJETIVO GENERAL:

Mejorar la operación del tránsito y las condiciones de seguridad de la vía.

#### ASPECTOS A CONSIDERAR:

1. Elementos que mejoren los acondicionamientos e infraestructura de la red vial.
2. Construcción y demarcación de accesos.
3. Delimitación de la velocidad máxima.
4. Construcción y señalización de zonas de descanso en la vía.

### 4. MEJORAS EN LA INFRAESTRUCTURA VIAL

#### DESCRIPCIÓN GENERAL:

Incorporar elementos de seguridad en las vías que cumplan con altos estándares de calidad en cuanto a su diseño, construcción y mantenimiento.

#### OBJETIVO GENERAL:

Evitar accidentes de tránsito o aminorar las mortalidades o lesiones graves derivados de ellos.

#### ASPECTOS A CONSIDERAR:

1. Mejoras de bajos costo a la infraestructura vial.
2. Identificación y retiro de objetos peligrosos en la vía.
3. Materiales adecuados en seguridad vial para la señalización vertical y horizontal
4. Barreras de contención de impactos.
5. Amortiguadores de choque.
6. Otros.
7. Reglamentar los tipos de arbustos y vegetación que puede estar en la zona de carretera
8. Reglamentar los postes colapsables para el alumbrado y transporte de energía

### 5. NORMATIVIDAD PARA LA INFRAESTRUCTURA VIAL

#### DESCRIPCIÓN GENERAL:

Se propone la elaboración o modificación de manuales que implementen estándares de seguridad vial en los proyectos de diseño, construcción y mantenimiento de la infraestructura.

#### OBJETIVO GENERAL:

Mejorar la seguridad vial en todos los proyectos de diseño, construcción y mantenimiento de la infraestructura, mediante la exigencia de altos estándares de seguridad.

#### ASPECTOS A CONSIDERAR:

1. Señalización.
2. Diseño geométrico.
3. Diseño de obras de drenaje.

4. Diseño de franjas de retiro.
5. Diseño de zonas laterales.
6. Especificaciones técnicas de construcción.
7. Guía de Tráfico Calmado
8. Guía de Diseño Urbano
9. Manual de Diseño de SITM
10. Metodología para la Determinación de Límites de Velocidad Urbanos
11. Otras.

## **QUINTA LINEA DE ACCIÓN: SISTEMA DE ATENCIÓN Y REHABILITACIÓN A VÍCTIMAS**

### **1. ATENCIÓN Y REHABILITACIÓN A VÍCTIMAS**

#### **DESCRIPCIÓN GENERAL:**

Implica la intervención de distintos organismos que, de manera coordinada, deban concurrir al sitio o lugar en que se ha producido un accidente de tránsito. A esto le sigue el tratamiento de rehabilitación en el período de hospitalización inmediatamente después de un accidente de tránsito, siendo primordial no sólo la recuperación en el plano físico sino especialmente el mental y emocional que le permita a la víctima volver a manejarse en forma independiente durante su vida cotidiana.

#### **OBJETIVO GENERAL:**

Mejorar la coordinación y los tiempos de respuesta en la atención a las víctimas independientemente del lugar en que ocurre el siniestro, otorgando mayor y mejor asistencia legal y psicológica después del accidente, disminuyendo la mortalidad y lesiones graves derivados de este.

#### **ASPECTOS A CONSIDERAR:**

1. Tiempo de respuesta tras un accidente por tipo de vía y geografía del lugar.
2. Mejorar la coordinación de las entidades intervinientes después de un siniestro tránsito.
3. Aumento de la atención hospitalaria a las víctimas.

**PERFILES DE LAS MEDIDAS CONTENIDAS EN EL PNSV PARA COLOMBIA  
2011 – 2016**

<b>PERFIL N° 1: CREACIÓN DEL SISTEMA NACIONAL DE TRÁNSITO</b>		
<b>OBJETIVO(S) ESPECIFICOS</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Estructurar orgánicamente la institucionalidad pública para el desarrollo, asignación de recursos y definición de políticas para la Seguridad Vial.</li> <li>2. Dar unidad de propósito a la gestión para la seguridad vial.</li> <li>3. Establecer una visión y planificación estratégica para la seguridad vial.</li> </ol>	
<b>RECURSOS O CAPACIDADES DISPONIBLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Capacidad del Estado para estructurar una institucionalidad y asignarle recursos para la seguridad vial.</li> <li>• Sustento jurídico y atribuciones constitucionales para el fortalecimiento de un marco funcional para la seguridad vial.</li> <li>• Atribuciones de los distintos ministerios y entidades vinculadas con la seguridad vial.</li> <li>• Recursos presupuestarios y humanos de entidades públicas y privadas interesadas en la seguridad vial.</li> <li>• Experiencias nacionales e internacionales en el diseño normativo institucional para la seguridad vial.</li> <li>• Voluntad política de los actores involucrados</li> </ul>	
<b>RESPONSABLE O PARTICIPANTE</b>	Ministerio de Transporte – Vice ministerio de Transporte – Consejo Nacional de Seguridad Vial – Organismos de Tránsito – Alcaldes y Gobernadores – Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional - Congreso de la República	
<b>ACCIONES A DESARROLLAR</b>	<b>INDICADORES DE GESTIÓN</b>	<b>INDICADORES DE RESULTADO</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estudiar la experiencia comparada del marco jurídico para el desarrollo de la seguridad vial.</li> <li>• Analizar las atribuciones normativas del Ministerio de Transporte y otras entidades públicas vinculadas a la seguridad vial.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proponer mediante una reforma legislativa (Código Nacional de Tránsito) la creación de un sistema que genere políticas y criterios unívocos en la aplicación de las normas de tránsito terrestre.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Creación del Sistema Nacional de Tránsito, incluido en la reforma al Código Nacional de Tránsito.</li> </ul>

<b>PERFIL N° 2: CREACIÓN DEL COMITÉ INTERMINISTERIAL</b>		
<b>OBJETIVO(S) ESPECIFICOS</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fortalecer la capacidad intersectorial de la institucionalidad pública para la Seguridad Vial.</li> <li>2. Articular desde la institucionalidad pública los recursos necesarios para el desarrollo de la seguridad vial.</li> <li>3. Establecer los lineamientos intersectoriales que permitan desde la institucionalidad pública intervenir en el desarrollo de la seguridad vial.</li> <li>4. Definir las propuestas de estrategias y acciones en seguridad vial que se formulen.</li> </ol>	
<b>RECURSOS O CAPACIDADES DISPONIBLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Atribuciones de los distintos ministerios y entidades vinculadas con la seguridad vial.</li> <li>• Recursos presupuestarios y humanos de entidades públicas y privadas interesadas en la seguridad vial.</li> <li>• Capacidad del Estado para crear instancias intersectoriales y asignarles funciones y financiamiento para la seguridad vial.</li> <li>• Experiencias nacionales e internacionales en el diseño institucional de instancias intersectoriales para la seguridad vial.</li> <li>• Iniciativa y acciones de seguridad vial ya diseñadas e implementadas.</li> <li>• Voluntad política de los actores involucrados.</li> <li>• Análisis de la rentabilidad económica y social que produce la inversión en seguridad vial.</li> </ul>	
<b>RESPONSABLE O PARTICIPANTE</b>	Ministerio de Transporte – Ministerio de Justicia – Ministerio de Hacienda y Crédito Público – Ministerio de Trabajo- Ministerio de Seguridad Social – Ministerio de Ambiente – Departamento Nacional de Planeación - Secretaria Ejecutiva (Vice ministerio de Transporte)	
<b>ACCIONES A DESARROLLAR</b>	<b>INDICADORES DE GESTIÓN</b>	<b>INDICADORES DE RESULTADO</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estudiar la experiencia comparada en instancias intersectoriales que aborden la seguridad vial.</li> <li>• Analizar los costos para el país que representan los siniestros de tránsito y sus negativas consecuencias.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Propuesta normativa para la conformación del Comité interministerial.</li> <li>• Proponer una estrategia de acciones inmediatas y al mediano plazo en seguridad vial insertas en el PNSV.</li> <li>• Informe al Comité Interministerial que establezca oficialmente el costo de los siniestros de tránsito para el país.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aprobación y expedición de la normativa que crea el Comité Interministerial.</li> <li>• Aprobación de la estrategia por el Comité Interministerial.</li> <li>• Aprobación del informe de costos por el Comité Interministerial.</li> </ul>

<b>PERFIL N° 3: CREACIÓN DEL CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL</b>		
<b>OBJETIVO(S) ESPECIFICOS</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fortalecer la capacidad institucional para la seguridad vial incorporando a la sociedad civil en la formulación de acciones e iniciativas.</li> <li>2. Colaborar de manera intersectorial en la formulación y desarrollo de estrategias para la seguridad vial.</li> <li>3. Analizar y aprobar los Planes Locales de Seguridad Vial que se promuevan por las autoridades territoriales de tránsito y transporte.</li> <li>4. Proponer acciones e iniciativas en seguridad vial que deberán ser analizadas por el Comité Técnico y la Secretaria Ejecutiva.</li> </ol>	
<b>RECURSOS O CAPACIDADES DISPONIBLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Atribuciones de los distintos ministerios y entidades vinculadas con la seguridad vial.</li> <li>• Recursos presupuestarios y humanos de entidades públicas y privadas interesadas en la seguridad vial.</li> <li>• Capacidad del Estado para crear instancias intersectoriales públicas y privadas y asignarles financiamiento para la seguridad vial</li> <li>• Experiencias nacionales e internacionales en el diseño institucional de instancias intersectoriales para la seguridad vial.</li> <li>• Iniciativa y acciones de seguridad vial ya diseñadas e implementadas.</li> <li>• Voluntad política de los actores involucrados.</li> <li>• Análisis de la rentabilidad económica y social que produce la inversión en seguridad vial.</li> </ul>	
<b>RESPONSABLE O PARTICIPANTE</b>	Ministerio de Transporte – Secretaria Ejecutiva (Vice ministerio de Transporte) – Comité Técnico de Seguridad Vial – Comités Territoriales de Seguridad Vial - Entidades públicas, privadas y de la sociedad civil	
<b>ACCIONES A DESARROLLAR</b>	<b>INDICADORES DE GESTIÓN</b>	<b>INDICADORES DE RESULTADO</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Analizar la experiencia internacional en la conformación de instancias consultivas para la seguridad vial que incorporen a representantes de la sociedad civil.</li> <li>• Estudiar el marco normativo en el que se desarrollan instancias público – privadas para abordar la seguridad vial.</li> <li>• Revisar la experiencia comparada y sus resultados en la formulación de acciones y medidas de seguridad vial.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Propuesta normativa que establezca esta instancia intersectorial pública y privada.</li> <li>• Asignación de recursos para su funcionamiento.</li> <li>• Estrategia de acciones y medidas en seguridad vial que se enmarquen en los lineamientos definidos en el PNSV.</li> <li>• Cantidad de Planes Locales de Seguridad Vial revisados y analizados.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Expedición de la normativa que crea del Consejo Nacional de Seguridad Vial.</li> <li>• Número de estrategias y acciones en seguridad presentadas.</li> <li>• Número de Planes Locales de Seguridad Vial aprobados.</li> </ul>

PERFIL N° 4: FORTALECIMIENTO DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE		
<b>OBJETIVO(S) ESPECIFICOS</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fortalecer la capacidad técnica y administrativa del Ministerio de Transporte para la gestión y desarrollo de la seguridad vial.</li> <li>2. Asignar los recursos humanos y financieros que permitan que el Ministerio de Transporte desarrolle su función de organismo rector de la seguridad vial.</li> <li>3. Reestructurar orgánica y funcionalmente el Ministerio de Transporte para que defina lineamientos y políticas, y a su vez ejecute acciones en seguridad vial.</li> </ol>	
<b>RECURSOS O CAPACIDADES DISPONIBLES</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Atribuciones del Ministerio de Transporte vinculadas con la seguridad vial.</li> <li>• Recursos financieros y humanos para el desarrollo de la seguridad vial.</li> <li>• Experiencias nacionales e internacionales en el diseño institucional de instancias responsables de la seguridad vial.</li> <li>• Iniciativa y acciones de seguridad vial ya diseñadas e implementadas.</li> <li>• Voluntad política de los actores involucrados.</li> </ul>	
<b>RESPONSABLE O PARTICIPANTE</b>	Ministerio de Transporte – Vice ministerio de Transporte – Dirección de Seguridad Vial – Observatorio Nacional de Seguridad Vial – Subdirección Técnica de Seguridad Vial – Unidad Nacional de Seguridad Vial- Departamento Administrativo de la Función Pública- Presidencia de la República.	
ACCIONES A DESARROLLAR	INDICADORES DE GESTIÓN	INDICADORES DE RESULTADO
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estudiar la experiencia comparada en agencias gubernamentales responsables de la seguridad vial.</li> <li>• Estimar los recursos necesarios para la reestructuración del Ministerio de Transporte que fortalezca el desarrollo de la seguridad vial.</li> <li>• Generar instancias de interacción con la academia y expertos para la reestructuración institucional del Ministerio.</li> <li>• Participar en foros y congresos nacionales e internacionales en que se aborde la institucionalidad que se hace cargo de la seguridad vial.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Propuesta normativa que reestructure orgánica y funcionalmente el Ministerio de Transporte.</li> <li>• Estrategia presupuestal para el fortalecimiento institucional del Ministerio de Transporte.</li> <li>• Cantidad de mesas de trabajo que analicen y formulen propuestas para la reestructuración institucional.</li> <li>• Cantidad de foros y congresos nacionales e internacionales en que se aborda la institucionalidad para la seguridad vial.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aprobación de la reestructuración orgánica y funcional, que considere la creación de: la Dirección de Seguridad Vial de la cual dependerán el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y la Subdirección Técnica de Seguridad Vial; y la Unidad nacional de Seguridad Vial que será un organismo ejecutor de las políticas que defina el Ministerio de Transporte.</li> <li>• Aprobación de recursos para la reestructuración.</li> <li>• N° de mesas de trabajo.</li> <li>• N° de foros y congresos en los que se participa.</li> </ul>

PERFIL N° 5: FORTALECIMIENTO TERRITORIAL PARA LA SEGURIDAD VIAL		
<b>OBJETIVO(S)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mejorar la capacidad técnica y de gestión de los Organismos de Tránsito y de las entidades territoriales para el desarrollo de la seguridad vial.</li> <li>2. Conformar en los Municipios, Distritos o Departamentos Comités Territoriales de Seguridad Vial.</li> <li>3. Formular estrategias para el desarrollo de la seguridad vial en los territorios (Planes Locales de Seguridad).</li> <li>4. Mejorar la coordinación entre la administración nacional y las entidades territoriales en materia de seguridad vial.</li> </ol>	
<b>RECURSOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Atribuciones normativas de las Gobernaciones, Municipios y entidades territoriales en general.</li> <li>• Recursos humanos y financieros de las entidades territoriales para el desarrollo de la seguridad vial.</li> <li>• Medidas formuladas e implementadas por las entidades territoriales para el desarrollo de la seguridad vial.</li> <li>• Experiencia comparada en el desarrollo de la seguridad vial a nivel local.</li> </ul>	
<b>RESPONSABLE</b>	Ministerio de Transporte – Vice ministerio de Transporte – Municipios – Distritos – Departamentos –Organismos de Transito- Demás autoridades de tránsito del orden territorial- Organismos de apoyo al tránsito	
ACCIONES A DESARROLLAR	INDICADORES DE GESTIÓN	INDICADORES DE RESULTADO
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estudiar la experiencia comparada en el desarrollo de la institucionalidad local para la seguridad vial.</li> <li>• Diagnosticar por zonas geográficas los estándares de seguridad vial de los municipios, distritos y departamentos.</li> <li>• Identificar los puntos en que se concentran más siniestros de tránsito en una localidad.</li> <li>• Analizar de acuerdo al contexto territorial la planificación urbana y rural de las ciudades.</li> <li>• Promover intercambio periódico entre los municipios para la mejora de la seguridad vial en el ámbito urbano y rural.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Propuesta normativa que constituya los Comités territoriales de seguridad vial.</li> <li>• Elaboración de un mapa que identifique los puntos negros de las ciudades.</li> <li>• Formular por los organismos de tránsito y las entidades territoriales estrategias o planes locales y seguridad vial.</li> <li>• Proponer intervenciones con medidas correctivas previamente cuantificadas en los puntos de mayor riesgo para la seguridad vial en las ciudades.</li> <li>• Organizar encuentros entre los municipios y entidades territoriales con la participación de expertos y académicos para el desarrollo de la seguridad vial en las ciudades.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Expedición y publicación de la normativa que constituye la creación de los comités territoriales de seguridad vial.</li> <li>• Aprobación por parte del Consejo Nacional de Seguridad Vial de los planes locales de seguridad vial que los organismos de tránsito y las entidades territoriales formulen.</li> <li>• Asignación de recursos para la implementación de medidas correctivas sobre los puntos negros de parte de los organismos de tránsito o entidades territoriales.</li> <li>• Cantidad de encuentros, con su convocatoria y número de participantes, para el análisis y desarrollo de la seguridad vial en el ámbito territorial.</li> </ul>

PERFIL N° 6: VIGILANCIA Y CONTROL		
<b>OBJETIVO(S)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mejorar la actuación y los medios disponibles para la vigilancia y control de los actores del tránsito del ministerio de transporte en particular y de las entidades públicas en general.</li> <li>2. Mantener bajo control y propender a la disminución de las situaciones de riesgo en el tránsito.</li> <li>3. Mejorar la capacidad operativa y técnica de las entidades fiscalizadoras en el tránsito.</li> <li>4. Generar una percepción de control permanente en los actores del tránsito.</li> <li>5. Promover el cambio de conductas a través de una sanción efectiva.</li> </ol>	
<b>RECURSOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Atribuciones de la policía y entidades territoriales para la fiscalización de la seguridad vial.</li> <li>• Legislación y reglamentación del tránsito y del transporte.</li> <li>• Capacidades de aplicación de sanciones de los Organismos del Tránsito y de los Tribunales de Justicia.</li> <li>• Dispositivos de control de velocidad de monitoreo remoto (cámaras de seguridad).</li> <li>• Dispositivos para la determinación de los grados de alcohol en la sangre (alcotest).</li> <li>• Criterios y experiencias internacionales sobre control, fiscalización y aplicación de sanciones derivadas de los siniestros del tránsito.</li> <li>• Estudios y análisis sobre la incidencia del control y la fiscalización en la disminución de los siniestros de tránsito.</li> <li>• Sistemas de información del tránsito.</li> </ul>	
<b>RESPONSABLE</b>	Ministerio de Transporte – Vice ministerio de Transporte – Organismos de Tránsito – Dirección de tránsito y Transporte de la Policía Nacional– Entes territoriales– Ministerio de Justicia – Ministerio del Interior- otros.	
<b>ACCIONES A DESARROLLAR</b>	<b>INDICADORES DE GESTIÓN</b>	<b>INDICADORES DE RESULTADO</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estudiar la experiencia comparada en el fortalecimiento de la vigilancia y control para la seguridad vial.</li> <li>• Analizar los recursos necesarios para el fortalecimiento institucional de la vigilancia y control.</li> <li>• Diagnosticar las infracciones más recurrentes y que sean causas basales de siniestros de tránsito.</li> <li>• Estudiar los dispositivos tecnológicos existentes para la seguridad vial.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planificar una estrategia para incrementar la vigilancia y el control focalizado en alcohol, velocidad, uso del cinturón de seguridad y casco de seguridad.</li> <li>• Determinación de recursos y cuantificación de los costos para fortalecer la institucionalidad para la vigilancia control.</li> <li>• Proponer normativa para la estandarización y mejora de la aplicación de sanciones.</li> <li>• Aumento y mejora en las capacidades humanas y tecnológicas para la fiscalización.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Porcentaje de aumento de la fiscalización y el control.</li> <li>• Aprobación de la normativa que estandariza y mejora los procesos sancionatorios.</li> <li>• Creación de una entidad que realice un monitoreo a distancia de las infracciones en el tránsito.</li> <li>• Disminución de las infracciones asociadas a la velocidad, ingesta de alcohol, no uso del casco y cinturón de seguridad.</li> <li>• Disminución de los siniestros de tránsito.</li> <li>• Mejoramiento de la percepción ciudadana sobre el control en el tránsito.</li> <li>• Porcentaje de incremento de los dispositivos tecnológicos de fiscalización y control.</li> </ul>

PERFIL N° 7: REFORMA AL CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO		
<b>OBJETIVO(S)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Fortalecer el sustento legislativo para la seguridad vial.</li> <li>2. Fomentar el comportamiento seguro de los actores del tránsito.</li> <li>3. Creación del Sistema Nacional de Tránsito.</li> <li>4. Perfeccionar la normativa del tránsito en relación al sistema de licenciamiento de conductores.</li> <li>5. Mejorar el régimen sancionatorio frente a las infracciones en el tránsito.</li> <li>6. Mejorar la regulación y homologación de los vehículos automotores.</li> </ol>	
<b>RECURSOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Código Nacional de Tránsito.</li> <li>• Leyes, decretos y reglamentos nacionales del tránsito y transporte.</li> <li>• Aplicación de la normativa del tránsito por Jueces, organismos de tránsito, policía y órganos de control.</li> <li>• Experiencia comparada en la regulación jurídica del tránsito.</li> <li>• Atribuciones del Ministerio de Transporte como ente rector del tránsito y transporte del país y de sus organismos y entidades dependientes.</li> <li>• Atribuciones de otros Ministerios, organismos y entidades públicas vinculadas al tránsito y transporte.</li> <li>• Atribuciones en el tránsito y transporte de las gobernaciones, municipios, organismos de tránsito etc.</li> <li>• Estudios y análisis realizados por la academia y la empresa relacionados con el sistema jurídico del tránsito.</li> </ul>	
<b>RESPONSABLE</b>	Ministerio de Transporte – Vice ministerio de Transporte –Congreso de la República.	
<b>ACCIONES A DESARROLLAR</b>	<b>INDICADORES DE GESTIÓN</b>	<b>INDICADORES DE RESULTADO</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Análisis y estudio de la normativa vigente sobre el tránsito y transporte en Colombia.</li> <li>• Estudiar la legislación comparada para la regulación del tránsito y transporte.</li> <li>• Compatibilización de las normas vigentes con las que se proponen, especialmente en lo referido a definiciones y régimen de sanciones.</li> <li>• Generar interacción con parlamentarios y jueces para analizar y estudiar la reforma del código nacional de tránsito.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Preparación del proyecto de ley que modifique el Código Nacional de Tránsito.</li> <li>• Informar a la opinión pública del proyecto de reforma.</li> <li>• Presentar ante el Congreso de la República el proyecto de reforma.</li> <li>• Análisis y discusión en las comisiones del Congreso de la República.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiempo de tramitación y aprobación de la reforma.</li> <li>• Publicación y entrada en vigencia del nuevo Código Nacional de Tránsito.</li> <li>• Cantidad de campañas e hitos informativos sobre la reforma al Código Nacional de Tránsito.</li> </ul>

<b>PERFIL N° 8: REFORMA AL SISTEMA DE OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE CONDUCCIÓN</b>		
<b>OBJETIVO(S)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Garantizar que las personas a quienes se les otorgue el privilegio de conducir vehículos automotores tengan las condiciones físicas y psíquicas requeridas, demuestren las competencias adecuadas para conducir en cuanto a conocimientos teóricos y prácticos y no tengan sanciones vigentes que los inhabiliten.</li> <li>2. Aumentar las exigencias para obtener una licencia de conducción.</li> <li>3. Certificar adecuadamente los conocimientos, las competencias y habilidades de quienes conducirán un vehículo automotor.</li> <li>4. Mejorar la fiscalización y control sobre las entidades que otorgan licencia de conducción.</li> <li>5. Tener mejores y más capacitados conductores de vehículos automotores que circulen por la vía.</li> </ol>	
<b>RECURSOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Atribuciones normativas y de gestión del Ministerio de Transporte y otros ministerios, así como de las entidades territoriales, gobernaciones, municipios y organismos de tránsito que intervienen en el otorgamiento de la licencia de conducción.</li> <li>• Atribuciones y funciones de los Centros de Reconocimiento de Conductores y de los Centros de Enseñanza Automovilística que certifican las aptitudes psicofísicas y de conocimientos teóricos y prácticos de quienes aspiran a obtener una licencia de conducción.</li> <li>• Atribuciones y funciones del Servicio Nacional de Aprendizaje para el Servicio Público SENA.</li> <li>• Experiencia internacional de los sistemas de otorgamiento de licencia de conducción.</li> <li>• Análisis y estudios de la academia y de entidades privadas sobre la importancia de la rigurosidad en el otorgamiento de licencia de conducción para la mejora de la seguridad vial.</li> </ul>	
<b>RESPONSABLE</b>	Ministerio de Transporte – Vice ministerio de Transporte – Ministerio de Educación Nacional - Ministerio de la Protección Social - Policía de tránsito - Congreso de la República.	
<b>ACCIONES A DESARROLLAR</b>	<b>INDICADORES DE GESTIÓN</b>	<b>INDICADORES DE RESULTADO</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Análisis y estudios de la normativa vigente sobre licencia de conducción.</li> <li>• Estudio de la legislación comparada.</li> <li>• Diseño de un sistema de otorgamiento y de renovación de licencias de conducción que estimule la formación de competencias y aproveche las capacidades del país.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Formulación de proyecto de ley que modifique el sistema de licencias de conducción.</li> <li>• Proponer la separación de las funciones de capacitación para la conducción de las de evaluación de los conocimientos teóricos y prácticos para obtener la licencia de conducir (Certificación de la aptitud).</li> <li>• Formular protocolos de intervención médica y psicológica a los postulantes de licencias de conducción.</li> <li>• Diseñar una estrategia de fiscalización sobre los centros de Reconocimiento de Conductores y los Centros de Enseñanza Automovilística.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Presentación del proyecto de ley que reforma el sistema de otorgamiento de licencias de conducción.</li> <li>• Aprobación y publicación del proyecto de ley que reforma el sistema de otorgamiento de licencias de conducción.</li> <li>• Porcentaje y número de inspecciones realizadas sobre los Centros de Reconocimiento de Conductores. Y Centros de Enseñanza Automovilística.</li> <li>• Número de campañas de sensibilización e información sobre el nuevo régimen de licencias de conducción.</li> </ul>

<b>PERFIL N° 9: LICENCIAS DE CONDUCCIÓN CON PUNTAJES</b>		
<b>OBJETIVO(S)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sancionar al conductor reincidente en la comisión de infracciones de tránsito, como un incentivo para disminuir esas infracciones y mejorar las condiciones de seguridad vial.</li> <li>2. Sacar de circulación de las vías a conductores de alto riesgo y reincidentes.</li> <li>3. Disuadir a los conductores de tener un comportamiento infractor en la conducción.</li> <li>4. Incentivar a través de la asignación de puntos de mérito a aquellos conductores que durante un determinado lapso de tiempo no cometan infracciones en el tránsito.</li> <li>5. Promover la educación vial de los conductores.</li> </ol>	
<b>RECURSOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Atribuciones normativas y de gestión del Ministerio de Transporte y otros ministerios, así como de las entidades territoriales, gobernaciones, municipios y organismos de tránsito que intervienen en el otorgamiento de la licencia de conducción.</li> <li>• Atribuciones y funciones de los Centros de Reconocimiento de Conductores y de los Centros de Enseñanza Automovilística que certifican las aptitudes psicofísicas y de conocimientos teóricos y prácticos activamente de quienes turnan a obtener una licencia de conducción.</li> <li>• Capacidad de formación de competencias cognitivas, calóricas, actitudinales y conductuales en la conducción.</li> <li>• Experiencia internacional de los sistemas de licencia de conducción con puntajes.</li> <li>• Análisis y estudios de la academia y de entidades privadas sobre la importancia del sistema de licencia de conducción por puntajes para la mejora de la seguridad vial.</li> </ul>	
<b>RESPONSABLE</b>	<p>✓ Ministerio de Transporte – Vice ministerio de Transporte – Ministerio de Educación Nacional - Ministerio de la Protección Social - - Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional – Organismos de Tránsito – Organismos de Tránsito-Congreso de la República.</p>	
<b>ACCIONES A DESARROLLAR</b>	<b>INDICADORES DE GESTIÓN</b>	<b>INDICADORES DE RESULTADO</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reformulación del sistema de otorgamiento de licencias de conducción.</li> <li>• Estudio de la legislación comparada y de la experiencia internacional.</li> <li>• Análisis de las investigaciones realizadas sobre los efectos en la disminución de la accidentalidad en el tránsito derivados de la implementación del sistema por puntos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proyecto de ley que establece el sistema licencia de conducción por puntos.</li> <li>• Diseño de un sistema informático en línea con los organismos de tránsito que administre los puntos asignados y que pueda ser consultado por los ciudadanos.</li> <li>• Diseños de campaña comunicacionales sobre la implementación y desarrollo del sistema de licencias de por puntos.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Presentación del proyecto de ley que establece el sistema de licencias de conducción por puntos.</li> <li>• Aprobación y publicación del proyecto de ley que establece el sistema de licencias de conducción por puntos.</li> <li>• Número de minutos y presencia mediática de las campañas informativas sobre el sistema de licencias de conducción por puntos.</li> <li>• Disminución de los siniestros de tránsito, fallecidos y lesionados derivados de ellos.</li> <li>• Determinación de recursos para la conformación de una entidad que administre y gestione los puntos asignados.</li> </ul>

PERFIL N° 10: SEGURIDAD Y CAPACITACIÓN DE LOS CONDUCTORES		
<b>OBJETIVO(S)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mejorar las competencias y habilidades de los conductores de vehículos automotores, especialmente de aquellos que desarrollan labores remuneradas de conducción.</li> <li>2. Generar conciencia sobre los riesgos derivados de la conducción de vehículos automotores.</li> <li>3. Evaluar periódica y regularmente los conocimientos teóricos y prácticos para la conducción, así como las condiciones psicofísicas.</li> <li>4. Desarrollar una autoevaluación de los conductores.</li> </ol>	
<b>RECURSOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Atribuciones normativas y de gestión del Ministerio de Transporte y otros ministerios, así como de las entidades territoriales, gobernaciones, municipios y organismos de tránsito que intervienen en el otorgamiento de la licencia de conducción.</li> <li>• Atribuciones y funciones de los Centros de Enseñanza Automovilística que capacitan y a su vez certifican los conocimientos teóricos y prácticos de los conductores.</li> <li>• Atribuciones y funciones del Servicio Nacional de Aprendizaje para el Servicio Público SENA.</li> <li>• Experiencia internacional en capacitación y formación continua de los conductores.</li> <li>• Análisis y estudios de la academia y de entidades privadas sobre la importancia de la capacitación.</li> </ul>	
<b>RESPONSABLE</b>	Ministerio de Transporte – Vice ministerio de Transporte — Ministerio de Educación Nacional - Ministerio de la Protección Social - - Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional- Organismos de tránsito	
ACCIONES A DESARROLLAR	INDICADORES DE GESTION	INDICADORES DE RESULTADO
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Análisis y estudios de la normativa vigente sobre capacitación de conductores.</li> <li>• Estudio de la legislación comparada y experiencia internacional sobre capacitación de conductores.</li> <li>• Interacción para el desarrollo de la capacitación entre el gobierno, los conductores y las empresas de transporte.</li> <li>• Estudio de los dispositivos y tecnologías para mejorar la seguridad vial de los trabajadores del transporte.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proponer incentivos para las empresas de transporte que capaciten a sus conductores.</li> <li>• Rediseño del sistema nacional de capacitación y formación continua para los conductores.</li> <li>• Propuesta para la asignación de recursos a las entidades de capacitación.</li> <li>• Formulación de un plan nacional de capacitación para conductores profesionales.</li> <li>• Mesas de trabajo permanente con las entidades de capacitación, conductores y empresas de transporte.</li> <li>• Propuesta normativa para la regulación del cinturón de seguridad en los buses intermunicipales, camiones y vehículos similares.</li> <li>• Propuesta de regulación de limitadores de velocidad hita y tracografos digitales en los vehículos de pasajeros y de carga.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Número y porcentaje de conductores capacitados y con procesos de formación continua.</li> <li>• Aprobación de la normativa que rediseño sistema de capacitación y formación continua para los conductores.</li> <li>• Número y porcentaje de vehículos con dispositivos de seguridad como limitadores de velocidad tacógrafos digitales.</li> <li>• Número de mesas de trabajo.</li> <li>• Disminución del número de accidentes de vehículos de transporte de pasajeros y de carga.</li> </ul>

<b>PERFIL N° 11: REGULACIÓN DE LAS HORAS DE CONDUCCIÓN Y DESCANSO</b>		
<b>OBJETIVO(S)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Establecer condiciones integrales y seguras de trabajo, salud y operación de los conductores de transporte de carga y de pasajeros.</li> <li>2. Evitar la fatiga en la conducción y sus fatales consecuencias en la conducción.</li> <li>3. Mejorar las condiciones de operación y del entorno de los trabajadores del transporte.</li> </ol>	
<b>RECURSOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Atribuciones normativas y de fiscalización sobre los servicios públicos y privados de transporte automotor, del Ministerio de Transporte, Ministerio de Protección Social, Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y otros, así como de las entidades territoriales, gobernaciones, municipios Y organismos de tránsito.</li> <li>• Capacidades de fiscalización y control de las empresas de servicio público de transporte y de representantes de los trabajadores.</li> <li>• Estudios y análisis desarrollados por la academia y las entidades privadas sobre la materia.</li> <li>• Experiencia internacional sobre la normativa y gestión de las condiciones horarias y de descanso de los conductores.</li> <li>• Tecnología y dispositivos evaluación del sueño, metabolismo y fatiga.</li> </ul>	
<b>RESPONSABLE</b>	Ministerio de Transporte – Vice ministerio de Transporte – Ministerio de la Protección Social - - Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional – Organismos de Tránsito.	
<b>ACCIONES A DESARROLLAR</b>	<b>INDICADORES DE GESTIÓN</b>	<b>INDICADORES DE RESULTADO</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diagnóstico de las condiciones laborales y de salud de los conductores.</li> <li>• Estudio de la experiencia comparada sobre los tiempos de conducción y las horas de descanso de conductores profesionales.</li> <li>• Estudios de los dispositivos tecnológicos para la examinación y seguimiento de las condiciones de salud y laborales de los conductores.</li> <li>• Estudios sobre la siniestralidad del tránsito en buses intermunicipales, camiones y vehículos similares.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Propuesta normativa sobre la regulación de las horas de trabajo y tiempos de descanso de conductores profesionales.</li> <li>• Propuesta de ubicación de zonas de descanso en la carretera para conductores.</li> <li>• Programa interinstitucional y participativo que determine las condiciones de seguridad de los conductores, especialmente del transporte de carga y de pasajeros.</li> <li>• Proponer criterios para las adecuadas condiciones de trabajo, ambientales y de salud en que se desempeñen los conductores.</li> <li>• Coordinación de las entidades fiscalizadoras para la prevención de los accidentes del trabajo derivados de siniestros de tránsito.</li> <li>• Planificación de recursos que fortalezcan la institucionalidad para la fiscalización y control.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aprobación y publicación de la normativa que regula las horas de conducción y los tiempos de descanso.</li> <li>• Promoción de zonas de descanso en carreteras.</li> <li>• Número de sesiones en mesas de trabajo para la determinación de las condiciones de seguridad de los trabajadores profesionales.</li> <li>• Disminución en el N° y porcentaje de siniestros de tránsito con causa basal en la fatiga en la conducción.</li> <li>• Disminución en el N° de siniestros de tránsito con participación de conductores profesionales.</li> </ul>

PERFIL N° 12: CAMPAÑAS COMUNICACIONALES		
<b>OBJETIVO(S)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Generación de conciencia sobre la importancia de las conductas preventivas en seguridad vial.</li> <li>2. Involucramiento de la sociedad civil en la prevención de los siniestros de tránsito.</li> <li>3. Desarrollo y evaluación de campañas en medios masivos de comunicación sobre seguridad vial.</li> <li>4. Demostrar las metas alcanzadas en la implementación de cada campaña: Disminución de accidentes, muertos y heridos.</li> </ol>	
<b>RECURSOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Capacidad y funciones de la Corporación Fondo de Prevención Vial.</li> <li>• Involucramiento de las asociaciones de víctimas de accidentes de tránsito.</li> <li>• Interés de los distintos medios de comunicación masiva.</li> <li>• Experiencia internacional en la formulación y desarrollo de campañas de sensibilización.</li> <li>• Estudios realizados por la academia sobre la importancia de la sensibilización y el impacto de las campañas de comunicación para la seguridad vial.</li> </ul>	
<b>RESPONSABLE</b>	Ministerio de Transporte – Vice ministerio de Transporte – Corporación Fondo de Prevención Vial – Asociaciones de Víctimas de accidentes de tránsito – Medios de masivos de comunicación.	
ACCIONES A DESARROLLAR	INDICADORES DE GESTIÓN	INDICADORES DE RESULTADO
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elaboración de una estrategia para el diseño y desarrollo de campañas de sensibilización.</li> <li>• Desarrollo de campañas de sensibilización.</li> <li>• Participación en congresos y foros internacionales sobre la materia.</li> <li>• Acuerdos y convenios con representantes de la sociedad civil.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tiempo y presencia de campañas de seguridad vial en medios masivos de comunicación.</li> <li>• Cantidad de campañas diseñadas y desarrolladas.</li> <li>• Cantidad de asistencia y exposiciones formuladas en foros y congresos nacionales e internacionales.</li> <li>• Mesas de trabajo con representantes de la sociedad civil.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aprobación de una estrategia para la formulación y desarrollo de campañas.</li> <li>• N° de campañas de sensibilización realizadas.</li> <li>• Disminución en el N° de accidentes de tránsito vinculados a las temáticas desarrolladas en las campañas de sensibilización.</li> <li>• N° de apariciones en la prensa y medios de comunicación de las campañas de sensibilización.</li> <li>• N° de convenios suscritos con actores de la sociedad civil involucrados en la seguridad vial.</li> <li>• N° de foros y congresos sobre campañas de seguridad vial en los que se ha participado.</li> </ul>

PERFIL N° 13: REGULACIÓN DEL ALCOHOL EN LA CONDUCCIÓN		
<b>OBJETIVO(S)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Establecer una cultura de la prevención y el auto cuidado propendiendo a desvincular la ingesta de alcohol de la conducción de un vehículo automotor.</li> <li>2. Establecer los miligramos máximos de alcohol en la sangre permitidos para conducir.</li> <li>3. Aumentar las sanciones aplicables a aquellos conductores que sean infraccionados por conducir bajo los efectos del alcohol.</li> </ol>	
<b>RECURSOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evidencia nacional e internacional sobre los efectos del alcohol y la conducción.</li> <li>• Dispositivos e instrumentos disponibles para la prevención y detección de la ingesta de alcohol en la conducción.</li> <li>• Atribuciones y normativa de regulación del alcohol del Ministerio de Transporte y otros ministerios, gobernaciones, municipios, organismos de transporte y entidades territoriales.</li> <li>• Capacidades profesionales y técnicas de los servicios de salud para diagnosticar los efectos del alcohol en la conducción.</li> <li>• Capacidades de fiscalización y control de la institucionalidad pública sobre el alcohol.</li> <li>• Campañas de sensibilización sobre la materia.</li> <li>• Estudios y análisis de la academia relativos a la incidencia del alcohol en la siniestralidad de tránsito.</li> </ul>	
<b>RESPONSABLE</b>	Ministerio de Transporte – Vice ministerio de Transporte – Ministerio de la Protección Social –Ministerio de Justicia - - Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional – Organismos de Tránsito- Congreso de la República	
ACCIONES A DESARROLLAR	INDICADORES DE GESTIÓN	INDICADORES DE RESULTADO
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diagnosticar la incidencia de la ingesta de alcohol en la siniestralidad del tránsito.</li> <li>• Estudio de la experiencia comparada.</li> <li>• Análisis de la eficacia de los dispositivos tecnológicos para la prevención y control del alcohol en los conductores.</li> <li>• Diseño de campañas de sensibilización que desvinculen la conducción de la ingesta de alcohol.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Propuesta para la reformulación legislativa que regule severamente la ingesta del alcohol en la conducción.</li> <li>• Propuesta de asignación de recursos para el fortalecimiento de las entidades de fiscalización y control.</li> <li>• Diseño de instancias de reeducación y rehabilitación para quienes son infraccionados por el alcohol.</li> <li>• Programa de sensibilización a través de campañas comunicacionales.</li> <li>• Programación de planes de fiscalización y control sobre el alcohol, regulares y aleatorios.</li> <li>• Coordinación institucional con jueces para la aplicación objetiva y rigurosa de la normativa.</li> <li>• Desarrollo de campañas de sensibilización.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Presentación del proyecto de ley que regule severamente el límite máximo de alcohol permitidos para conducir un vehículo automotor.</li> <li>• Aprobación de una estrategia para la fiscalización y control del alcohol.</li> <li>• N° de controles realizados para fiscalizar la presencia de alcohol en los conductores.</li> <li>• N° de campañas de sensibilización realizadas que promuevan el no ingerir alcohol.</li> <li>• Disminución en el N° de accidentes de tránsito vinculados al alcohol.</li> <li>• N° de reuniones realizados con representantes de entidades públicas y privadas para analizar el estado de situación y los avances en la regulación del alcohol.</li> </ul>

PERFIL N° 14: EDUCACIÓN VIAL		
<b>OBJETIVO(S)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Incorporar a la educación vial en los planes y programas de los colegios de educación primaria y secundaria.</li> <li>2. Lograr que el sistema educativo se comprometa con el desarrollo de actitudes de seguridad vial en todos los actores del tránsito del país.</li> <li>3. Propender hacia una cultura de la seguridad vial que promueva la prevención y el auto cuidado de los usuarios de las vías.</li> </ol>	
<b>RECURSOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Capacidad formativa de los establecimientos educacionales y de los docentes del país.</li> <li>• Contenidos educativos generados por universidades e instituciones de investigación y desarrollo educacional.</li> <li>• Experiencia comparada en la educación vial.</li> <li>• Potencial educativo de internet y de las tecnologías de la información.</li> <li>• Planes y programas educativos que promuevan objetivos transversales como la seguridad vial.</li> <li>• Atribuciones normativas de entidades públicas como el Ministerio de Educación Nacional para el establecimiento de planes y programas.</li> </ul>	
<b>RESPONSABLE</b>	Ministerio de Transporte – Vice ministerio de Transporte – Ministerio de Educación Nacional- Congreso de la República	
<b>ACCIONES A DESARROLLAR</b>	<b>INDICADORES DE GESTIÓN</b>	<b>INDICADORES DE RESULTADO</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estudio de la experiencia comparada sobre educación vial.</li> <li>• Desarrollo de planes y programas que incorporen a la educación vial en los currículos.</li> <li>• Desarrollo de contenidos que promuevan metodologías y estrategias de intervención pedagógica para la seguridad vial.</li> <li>• Desarrollo de redes de comunicación e intercambio entre los participantes del modelo educativo y actores relevantes de la seguridad vial.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Propuesta normativa que establezca la educación vial como contenido permanente en el currículo escolar.</li> <li>• Elaboración de contenidos y material educativo para potenciar la seguridad vial en el currículo escolar.</li> <li>• Proponer a la formación del profesorado en materia de seguridad vial.</li> <li>• Asignación de recursos para el fortalecimiento de las entidades de educación nacional.</li> <li>• Diseñar un enfoque pedagógico que genere actitudes de seguridad vial en la comunidad educativa.</li> <li>• Propuesta de convenios de colaboración entre colegios y otras instituciones vinculadas a la educación vial.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Presentación, aprobación y publicación de la normativa que establece la seguridad vial en el currículo escolar.</li> <li>• N° de contenidos y manuales de educación vial elaborados.</li> <li>• N° de profesores formados en seguridad vial.</li> <li>• N° de campañas y minutos en medios de comunicación masiva de campañas de educación vial.</li> <li>• N° y porcentaje de estudiantes y de la población en general cubierta en los contenidos de educación vial en el currículo escolar.</li> <li>• N° de convenios de colaboración suscritos entre colegios y otras instituciones.</li> </ul>

<b>PERFIL N° 15: CONTROL DEL USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD Y DISPOSITIVOS DE RETENCIÓN</b>		
<b>OBJETIVO(S)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Regular la instalación de los cinturones de seguridad en los asientos traseros de los vehículos automotores de transporte público y de servicio privado.</li> <li>2. Reglamentar las sillas de seguridad para el traslado de niños menores en automóviles.</li> <li>3. Fiscalizar y controlar la utilización del cinturón de seguridad de todos los ocupantes de un vehículo automotor.</li> <li>4. Fiscalizar y controlar la utilización de sillas de seguridad para el traslado de niños menores en automóviles.</li> <li>5. Incentivar el uso de cinturones de seguridad en todos los ocupantes del vehículo y de sillas de seguridad para el traslado de niños menores en automóvil.</li> <li>6. Incrementar las sanciones por el no uso de estos dispositivos de seguridad</li> </ol>	
<b>RECURSOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Atribuciones normativas del Ministerio de Transporte y de diversas entidades públicas.</li> <li>• Capacidad de fiscalización y control de las autoridades de tránsito y transporte.</li> <li>• Campañas de sensibilización que promuevan el uso del cinturón de seguridad y de sillas de seguridad para el traslado de niños menores</li> <li>• Experiencia internacional sobre la regulación de estos dispositivos de seguridad.</li> <li>• Estudios realizados por la academia sobre la importancia de la utilización del cinturón de seguridad y de las sillas de seguridad.</li> </ul>	
<b>RESPONSABLE</b>	Ministerio de Transporte – Vice ministerio de Transporte – Dirección General de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional – Autoridades de Tránsito y Transporte – Congreso de la República- Jueces y Fiscales.	
<b>ACCIONES A DESARROLLAR</b>	<b>INDICADORES DE GESTIÓN</b>	<b>INDICADORES DE RESULTADO</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estudios de reglamentación para la instalación y utilización del cinturón de seguridad en los asientos traseros de los automóviles.</li> <li>• Estudios de reglamentación para la instalación y utilización del cinturón de seguridad en los asientos de los buses intermunicipales.</li> <li>• Estudios de reglamentación para la instalación y utilización de sillas de seguridad para el traslado de niños menores.</li> <li>• Estrategia de fiscalización y control sobre el uso del cinturón de seguridad.</li> <li>• Interacción con distintas entidades públicas y privadas para el análisis del uso del cinturón de seguridad y de las sillas de seguridad.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Revisión y documento ejecutivo que contenga los sustentos técnicos y de la experiencia comparada sobre la importancia del cinturón de seguridad y de las sillas de seguridad para la reducción de las fatalidades derivadas del tránsito.</li> <li>• Cantidad de campañas diseñadas y desarrolladas que promuevan e incentiven el uso del cinturón de seguridad y sillas de seguridad.</li> <li>• Cantidad de controles realizados por las autoridades de tránsito y transporte sobre el uso del cinturón y sillas de seguridad.</li> <li>• Mesas de trabajo con entidades públicas, representantes de empresas y conductores de transporte público y representantes de la sociedad civil.</li> <li>• Propuesta de normativa que regula la instalación y utilización del cinturón de seguridad en todos los asientos de los automóviles; de las sillas de seguridad y del cinturón de seguridad en los asientos de los buses intermunicipales.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Presentación, aprobación y publicación de la normativa que regule la instalación y uso del cinturón de seguridad y sillas de seguridad.</li> <li>• Aprobación de una estrategia para la fiscalización y control del uso del cinturón y sillas de seguridad.</li> <li>• N° de controles realizados para fiscalizar el uso del cinturón de seguridad.</li> <li>• N° de campañas de sensibilización realizadas que promuevan el uso del cinturón y sillas de seguridad.</li> <li>• Disminución en el N° de accidentes de tránsito vinculados al no uso del cinturón y sillas de seguridad.</li> <li>• N° de reuniones realizados con representantes de entidades públicas y privadas para analizar los beneficios del uso del cinturón y sillas de seguridad.</li> </ul>

PERFIL N° 16: REGULACIÓN DEL CASCO PARA MOTOCICLISTAS		
<b>OBJETIVO(S)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Regular las condiciones técnicas de los cascos de seguridad para motociclistas considerando estándares internacionales.</li> <li>2. Reglamentar el uso del casco de seguridad para conductor y acompañante de vehículos automotores de 2 o más ruedas.</li> <li>3. Fiscalizar y controlar la utilización del casco de seguridad.</li> <li>4. Incentivar el uso de casco de seguridad en todos los ocupantes del vehículo automotor de 2 o más ruedas.</li> <li>5. Incrementar las sanciones por el no uso del casco de seguridad.</li> </ol>	
<b>RECURSOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Atribuciones normativas de diversas entidades publicas.</li> <li>• Capacidad de fiscalización y control de las autoridades de tránsito y transporte.</li> <li>• Campañas de sensibilización que promuevan el uso del casco de seguridad.</li> <li>• Experiencia internacional sobre la regulación de este dispositivo.</li> <li>• Estudios realizados por la academia sobre la importancia de la utilización del casco de seguridad para conductor y acompañante de vehículos automotores de 2 o más ruedas.</li> </ul>	
<b>RESPONSABLE</b>	Ministerio de Transporte – Vice ministerio de Transporte – Dirección General de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional – Autoridades de Tránsito y Transporte – Jueces y Fiscales – Agrupaciones de motociclistas.	
ACCIONES A DESARROLLAR	INDICADORES DE GESTIÓN	INDICADORES DE RESULTADO
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estudios de reglamentación del casco de seguridad para conductores de vehículos automotores de dos o más ruedas.</li> <li>• Análisis de la experiencia comparada de aspectos constructivos del casco de seguridad tales como talla, ventilación, protección anti vaho, sistema de cierre, interior del casco, diseño exterior etc.</li> <li>• Estrategia de fiscalización y control sobre el uso del casco de seguridad.</li> <li>• Interacción con distintas entidades públicas y privadas para el análisis del uso del casco de seguridad.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Revisión y documento ejecutivo que contenga los sustentos técnicos y de la experiencia comparada sobre la importancia del casco de seguridad para la reducción de las fatalidades derivadas del tránsito.</li> <li>• Cantidad de campañas diseñadas y desarrolladas que promuevan e incentiven el uso del casco de seguridad.</li> <li>• Cantidad de controles realizados por las autoridades de tránsito y transporte sobre el uso del casco de seguridad.</li> <li>• Mesas de trabajo con entidades públicas, representantes de empresas y conductores de vehículos de dos o más ruedas y representantes de la sociedad civil.</li> <li>• Propuesta de normativa que regula los estándares de certificación y utilización del casco de seguridad.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Expedición de la normativa que regula el estándar y uso del casco de seguridad.</li> <li>• Aprobación de una estrategia para la fiscalización y control del uso del casco de seguridad.</li> <li>• N° de controles realizados para fiscalizar el uso del casco de seguridad.</li> <li>• N° de campañas de sensibilización realizadas que promuevan el uso del casco de seguridad.</li> <li>• Disminución en el N° de accidentes de tránsito vinculados al no uso del casco de seguridad.</li> <li>• N° de reuniones realizadas con representantes de entidades públicas y privadas para analizar los beneficios del uso del casco de seguridad.</li> </ul>

PERFIL N° 17: REGULACIÓN DE LA VELOCIDAD		
<b>OBJETIVO(S)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Alcanzar un comportamiento preventivo y de auto cuidado que propenda a desvincular el exceso de velocidad mientras se conduce un vehículo automotor.</li> <li>2. Establecer una velocidad máxima de conducción relacionada con los estándares de la vía.</li> <li>3. Aumentar las sanciones aplicables aquellos conductores que conduzcan no respetando las normas de velocidad establecidas.</li> </ol>	
<b>RECURSOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evidencia nacional e internacional sobre las consecuencias de exceder los límites de velocidad en la conducción de un vehículo automotor.</li> <li>• Dispositivos e instrumentos disponibles para la prevención y detección de los excesos de velocidad en la conducción.</li> <li>• Atribuciones y normativa para regulación de la velocidad del Ministerio de Transporte y otros ministerios, gobernaciones, municipios, organismos de tránsito y entidades territoriales.</li> <li>• Capacidades profesionales y técnicas de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional para fiscalizar y controlar el cumplimiento de la normativa sobre velocidad.</li> <li>• Campaña de sensibilización sobre la materia.</li> <li>• Estudios y análisis de la academia relativos a la incidencia de la velocidad en la siniestralidad del tránsito.</li> </ul>	
<b>RESPONSABLE</b>	Ministerio de Transporte – Vice ministerio de Transporte – Dirección General de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional – Autoridades de Tránsito y Transporte – Jueces y Fiscales- Congreso de la República	
ACCIONES A DESARROLLAR	INDICADORES DE GESTIÓN	INDICADORES DE RESULTADO
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diagnosticar la incidencia de la velocidad en los accidentes de tránsito que se registran.</li> <li>• Estudiar la experiencia comparada sobre la regulación de la velocidad.</li> <li>• Dimensionar el equipamiento y los dispositivos existentes para el de la velocidad.</li> <li>• Diseño y formulación de una campaña de sensibilización que muestre las negativas consecuencias del no respeto de la velocidad establecida.</li> <li>• Presupuestar los recursos necesarios para fortalecer las capacidades de fiscalización y control.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Propuesta normativa que regule la velocidad permitida.</li> <li>• Desarrollo de campañas de sensibilización sobre la velocidad en la conducción.</li> <li>• Estrategias de fiscalización y control sobre la velocidad.</li> <li>• Adquisición de equipamiento y dispositivos para la fiscalización y control de la velocidad.</li> <li>• Coordinación institucional con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y con jueces para la aplicación objetiva y rigurosa de la normativa.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Presentación, aprobación y publicación de la normativa que regule el establecimiento de los límites de velocidad para la circulación de un vehículo automotor.</li> <li>• Aprobación de una estrategia para la fiscalización y control de la velocidad.</li> <li>• N° de controles realizados para fiscalizar la velocidad de la vía.</li> <li>• N° de campañas de sensibilización realizadas que promuevan el respeto a los límites de velocidad.</li> <li>• Disminución en el N° de accidentes de tránsito vinculados a la velocidad.</li> <li>• N° de reuniones realizados con representantes de entidades públicas y privadas para analizar el estado de situación y los avances en la regulación de la velocidad.</li> </ul>

<b>PERFIL N° 18: EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD PARA MOTOS O VEHÍCULOS SIMILARES Y SUS CONDUCTORES</b>		
<b>OBJETIVO(S)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mejorar las condiciones técnicas de seguridad de estos vehículos mediante la incorporación de elementos de seguridad en su estructura.</li> <li>2. Aumentar los estándares de seguridad en el equipamiento personal de los conductores de motocicletas o vehículos similares.</li> <li>3. Fomentar la prevención y el auto cuidado de los conductores de estos vehículos.</li> <li>4. Promover la fiscalización y control del equipamiento personal de los conductores de motocicletas o vehículos similares.</li> <li>5. Certificar la existencia de elementos de seguridad en la carrocería o estructura de las motocicletas o vehículos similares que se comercializan en el país.</li> </ol>	
<b>RECURSOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Normativa nacional relacionada con la motocicleta o vehículos similares.</li> <li>• Regulación sobre los conductores de motocicletas o vehículos de dos o más ruedas.</li> <li>• Facultades normativas para la certificación y homologación de los vehículos de dos o más ruedas del Ministerio de Transporte y otras entidades públicas.</li> <li>• Experiencia comparada en la regulación de la motocicleta o vehículos similares y sus conductores.</li> <li>• Atribuciones de fiscalización y control de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y otras autoridades.</li> <li>• Ensayos y pruebas técnicas que miden los estándares de seguridad de los vehículos de dos o más ruedas en la experiencia internacional.</li> <li>• Análisis y estudio sobre el comportamiento de los conductores de motocicletas o vehículos similares como actores vulnerables del tránsito.</li> <li>• Estadísticas sobre la siniestralidad del tránsito en que participan motocicletas o vehículos similares.</li> </ul>	
<b>RESPONSABLE</b>	Ministerio de Transporte – Vice ministerio de Transporte – Dirección General de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional – Autoridades de Tránsito y Transporte – Jueces y Fiscales - Asociaciones de motociclistas - Empresa fabricantes, importadoras, comercializadoras de motocicletas y vehículos similares.	
<b>ACCIONES A DESARROLLAR</b>	<b>INDICADORES DE GESTIÓN</b>	<b>INDICADORES DE RESULTADO</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sistematizar la información estadística sobre accidentes de tránsito en que participan motocicletas o vehículos similares.</li> <li>• Estudiar la experiencia comparada sobre la regulación de la motocicleta en relación a sus elementos de seguridad activa y pasiva.</li> <li>• Estudiar la experiencia comparada sobre el equipamiento personal de los conductores de motocicletas o vehículos similares</li> <li>• Diseño y formulación de campañas que promuevan la adquisición de motocicletas o vehículos similares con más y mejores elementos de seguridad.</li> <li>• Analizar técnicamente la importancia de la protección ocular, el uso de guantes, calzado adecuado y vestimenta resistente al roce de los conductores.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Propuesta normativa sobre homologación y certificación de los elementos de seguridad activa y pasiva de las motocicletas o vehículos similares.</li> <li>• Propuesta normativa que regule el equipamiento personal que deberán tener los conductores de motocicletas o vehículos similares.</li> <li>• Campañas de información y promoción de motocicletas o vehículos similares que en su carrocería cumplan con los estándares de seguridad definidos.</li> <li>• Planificar acciones que certifiquen los elementos de seguridad activa y pasiva de las motocicletas o vehículos similares.</li> <li>• Estrategia de fiscalización y control sobre los conductores de motocicletas o vehículos similares en cuanto a su equipamiento o vestimenta personal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Expedición de la normativa que regula el establecimiento de elementos de seguridad activa y pasiva en la carrocería de las motocicletas y vehículos similares, así como el equipamiento personal que deberán tener sus conductores.</li> <li>• Definición de un proceso que certifique el cumplimiento de los estándares de seguridad de la carrocería de las motocicletas y vehículos similares.</li> <li>• Aprobación de una estrategia para la fiscalización y control de la vestimenta o equipamiento personal de los conductores.</li> <li>• N° de controles realizados para fiscalizar el cumplimiento de la normativa.</li> <li>• N° de campañas de sensibilización realizadas que promuevan el equipamiento personal de los conductores.</li> <li>• Disminución en el N° de accidentes de tránsito en que están involucrados motociclistas o vehículos similares.</li> </ul>

<b>PERFIL N° 18: EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD PARA MOTOS O VEHÍCULOS SIMILARES Y SUS CONDUCTORES</b>		
<b>OBJETIVO(S)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>6. Mejorar las condiciones técnicas de seguridad de estos vehículos mediante la incorporación de elementos de seguridad en su estructura.</li> <li>7. Aumentar los estándares de seguridad en el equipamiento personal de los conductores de motocicletas o vehículos similares.</li> <li>8. Fomentar la prevención y el auto cuidado de los conductores de estos vehículos.</li> <li>9. Promover la fiscalización y control del equipamiento personal de los conductores de motocicletas o vehículos similares.</li> <li>10. Certificar la existencia de elementos de seguridad en la carrocería o estructura de las motocicletas o vehículos similares que se comercializan en el país.</li> </ol>	
<b>RECURSOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Normativa nacional relacionada con la motocicleta o vehículos similares.</li> <li>• Regulación sobre los conductores de motocicletas o vehículos de dos o más ruedas.</li> <li>• Facultades normativas para la certificación y homologación de los vehículos de dos o más ruedas del Ministerio de Transporte y otras entidades públicas.</li> <li>• Experiencia comparada en la regulación de la motocicleta o vehículos similares y sus conductores.</li> <li>• Atribuciones de fiscalización y control de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y otras autoridades.</li> <li>• Ensayos y pruebas técnicas que miden los estándares de seguridad de los vehículos de dos o más ruedas en la experiencia internacional.</li> <li>• Análisis y estudio sobre el comportamiento de los conductores de motocicletas o vehículos similares como actores vulnerables del tránsito.</li> <li>• Estadísticas sobre la siniestralidad del tránsito en que participan motocicletas o vehículos similares.</li> </ul>	
<b>RESPONSABLE</b>	Ministerio de Transporte – Vice ministerio de Transporte – Dirección General de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional – Autoridades de Tránsito y Transporte – Jueces y Fiscales - Asociaciones de motociclistas - Empresa fabricantes, importadoras, comercializadoras de motocicletas y vehículos similares.	
<b>ACCIONES A DESARROLLAR</b>	<b>INDICADORES DE GESTIÓN</b>	<b>INDICADORES DE RESULTADO</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sistematizar la información estadística sobre accidentes de tránsito en que participan motocicletas o vehículos similares.</li> <li>• Estudiar la experiencia comparada sobre la regulación de la motocicleta en relación a sus elementos de seguridad activa y pasiva.</li> <li>• Estudiar la experiencia comparada sobre el equipamiento personal de los conductores de motocicletas o vehículos similares</li> <li>• Diseño y formulación de campañas que promuevan la adquisición de motocicletas o vehículos similares con más y mejores elementos de seguridad.</li> <li>• Analizar técnicamente la importancia de la protección ocular, el uso de guantes, calzado adecuado y vestimenta resistente al roce de los conductores.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Propuesta normativa sobre homologación y certificación de los elementos de seguridad activa y pasiva de las motocicletas o vehículos similares.</li> <li>• Propuesta normativa que regule el equipamiento personal que deberán tener los conductores de motocicletas o vehículos similares.</li> <li>• Campañas de información y promoción de motocicletas o vehículos similares que en su carrocería cumplan con los estándares de seguridad definidos.</li> <li>• Planificar acciones que certifiquen los elementos de seguridad activa y pasiva de las motocicletas o vehículos similares.</li> <li>• Estrategia de fiscalización y control sobre los conductores de motocicletas o vehículos similares en cuanto a su equipamiento o vestimenta personal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Expedición de la normativa que regula el establecimiento de elementos de seguridad activa y pasiva en la carrocería de las motocicletas y vehículos similares, así como el equipamiento personal que deberán tener sus conductores.</li> <li>• Definición de un proceso que certifique el cumplimiento de los estándares de seguridad de la carrocería de las motocicletas y vehículos similares.</li> <li>• Aprobación de una estrategia para la fiscalización y control de la vestimenta o equipamiento personal de los conductores.</li> <li>• N° de controles realizados para fiscalizar el cumplimiento de la normativa.</li> <li>• N° de campañas de sensibilización realizadas que promuevan el equipamiento personal de los conductores.</li> <li>• Disminución en el N° de accidentes de tránsito en que están involucrados motociclistas o vehículos similares.</li> </ul>

<b>PERFIL N° 19: DISEÑO SEGURO DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES</b>		
<b>OBJETIVO(S)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Divulgar y promocionar los modelos de vehículos automotores con más y mejor equipamiento de seguridad que se comercializan.</li> <li>2. Incentivar la investigación sobre el equipamiento de seguridad de nuevo modelos de vehículos automotores.</li> <li>3. Promover la participación de entidades públicas y privadas en foros nacionales e internacionales sobre la seguridad de vehículos automotores.</li> <li>4. Establecer sanciones a empresas que comercializan vehículos automotores que no cumplan con los estándares de seguridad definidos.</li> </ol>	
<b>RECURSOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Normativa nacional relacionada con los vehículos automotores.</li> <li>• Facultades normativas para la verificación de elementos de seguridad activa y pasiva de los vehículos automotores del Ministerio de Transporte y otras entidades públicas.</li> <li>• Experiencia comparada en la regulación del diseño y equipamiento de seguridad de vehículos automotores.</li> <li>• Ensayos y pruebas técnicas que miden los estándares de seguridad de los vehículos automotores en la experiencia internacional.</li> <li>• Estadísticas sobre la siniestralidad del tránsito del factor vehicular.</li> </ul>	
<b>RESPONSABLE</b>	Ministerio de Transporte – Vice ministerio de Transporte – Ministerio de Comercio, Industria y Turismo– Importadores, ensambladores, comercializadores de vehículos	
<b>ACCIONES A DESARROLLAR</b>	<b>INDICADORES DE GESTIÓN</b>	<b>INDICADORES DE RESULTADO</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estudiar la experiencia comparada sobre la regulación de los estándares de seguridad en el diseño de los vehículos automotores.</li> <li>• Diagnosticar la incidencia del factor vehicular en la ocurrencia de accidentes de tránsito.</li> <li>• Diseño y formulación de campañas que promuevan la adquisición vehículos con más y mejores elementos de seguridad.</li> <li>• Analizar técnicamente la importancia de los elementos de seguridad y pasiva de los vehículos automotores.</li> <li>• Interacción público-privada con la industria automotriz.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Propuesta normativa que determine los elementos de seguridad activa y pasiva de los vehículos automotores que se ensamblen, importen o comercialicen en el país.</li> <li>• Campañas de información y promoción de vehículos automotores que en su carrocería cumplan con los estándares de seguridad definidos.</li> <li>• Planificación acciones que certifiquen los elementos de seguridad activa y pasiva de los vehículos automotores.</li> <li>• Estrategia de fiscalización y control sobre los vehículos automotores en cuanto a su diseño y equipamiento de seguridad.</li> <li>• Mesas de trabajo con la industria automotriz y otras entidades públicas para analizar el diseño equipamiento de seguridad de los vehículos automotores.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Expedición de la normativa que regula el establecimiento de elementos de seguridad activa y pasiva de los vehículos automotores.</li> <li>• Definición de un proceso que certifique el cumplimiento de los estándares de seguridad de la carrocería de los vehículos automotores.</li> <li>• Aprobación de una estrategia para la fiscalización y control de la industria automotriz.</li> <li>• N° de sistemas de seguridad activa y pasiva presentes en vehículos involucrados en accidentes de tránsito.</li> <li>• N° de controles realizados para fiscalizar el cumplimiento de la normativa.</li> <li>• N° de campañas de sensibilización realizadas que promuevan la adquisición de vehículos automotores con altos estándares de seguridad.</li> <li>• N° sistemas de seguridad de serie en los vehículos.</li> <li>• N° de proyectos de investigación desarrollados.</li> </ul>

PERFIL N° 20: LOCALIZADORES DE FLOTA – GPS		
<b>OBJETIVO(S)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Realizar un seguimiento durante la ruta del vehículo que permita verificar la trayectoria, la velocidad y los incidentes que se presenten durante el trayecto.</li> <li>2. Verificar las horas de conducción y los tiempos de descanso de los trabajadores que realizan labores de conducción.</li> <li>3. Mejorar los mecanismos de fiscalización y control de la autoridad sobre las empresas de transporte de servicio público de pasajeros.</li> <li>4. Involucrar a la industria del transporte en la mejora de la calidad de servicio y de la gestión de sus flotas.</li> </ol>	
<b>RECURSOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Atribuciones normativas del Ministerio de Transporte, del Ministerio de Protección Social y de diversas entidades públicas sobre las empresas de transporte que prestan servicios públicos pasajeros.</li> <li>• Interés de la industria del transporte por mejorar las condiciones de operación y prestación del servicio.</li> <li>• Capacidad de fiscalización y control de las autoridades de tránsito y transporte.</li> <li>• Campañas nacionales e internacionales de sensibilización que promuevan el cumplimiento de las disposiciones del tránsito y de las condiciones laborales de los trabajadores del transporte.</li> <li>• Experiencia internacional sobre la regulación de los dispositivos localizadores de flota – GPS.</li> <li>• Estudios realizados por la academia sobre la importancia de la utilización de dispositivos de control de flota.</li> <li>• Experiencia nacional e internacional de la industria del transporte de pasajeros y de carga en la utilización de estos dispositivos.</li> </ul>	
<b>RESPONSABLE</b>	Ministerio de Transporte – Vice ministerio de Transporte- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo- Ministerio de Protección Social – Dirección General de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional – Autoridades de Tránsito y Transporte – Jueces y Fiscales - Industria del Transporte.	
<b>ACIONES A DESARROLLAR</b>	<b>INDICADORES DE GESTIÓN</b>	<b>INDICADORES DE RESULTADO</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estudios de reglamentación para la instalación y utilización de dispositivos localizadores de flota.</li> <li>• Formular incentivos para la instalación de dispositivos GPS o localizadores de flota en las empresas de transporte.</li> <li>• Diseñar un sistema que permita a la autoridad fiscalizar aleatoriamente la trayectoria, velocidad, horas de conducción y tiempos de descanso de los conductores.</li> <li>• Interacción con distintas entidades públicas y privadas para el análisis de las condiciones laborales de los trabajadores del transporte en cuanto a sus horas de conducción, tiempos de descanso y formas de fiscalización y control.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Revisión y documento ejecutivo que contenga los sustentos técnicos y de la experiencia comparada sobre la instalación de GPS o localizadores de flota.</li> <li>• Cantidad de campañas diseñadas y desarrolladas que promuevan e incentiven la instalación de GPS en los vehículos automotores de las empresas de transporte.</li> <li>• Cantidad de controles realizados por las autoridades de tránsito y transporte sobre el trayecto, horas de conducción y tiempos de descanso de los conductores de las empresas de transporte.</li> <li>• Mesas de trabajo con entidades públicas, representantes de empresas y conductores de transporte público y representantes de la sociedad civil.</li> <li>• Propuesta de normativa que regula la instalación de GPS.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Expedición de la normativa que regula la instalación de GPS o localizadores de flota en los camiones y buses intermunicipales.</li> <li>• Aprobación de una estrategia para la fiscalización y control sobre las empresas de transporte de carga y de pasajeros en relación a las condiciones laborales de sus conductores.</li> <li>• N° de controles realizados sobre las empresas de transporte.</li> <li>• N° de campañas de sensibilización realizadas que promuevan la instalación de GPS en los vehículos de transporte de carga y de pasajeros.</li> <li>• Disminución en el N° de accidentes de tránsito vinculados a la fatiga en la conducción.</li> <li>• N° de reuniones realizados con representantes.</li> </ul>

<b>PERFIL N° 21: RETROREFLECTIVIDAD EN LOS VEHÍCULOS DE CARGA Y DE TRANSPORTE ESCOLAR</b>		
<b>OBJETIVO(S)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mejorar la notoriedad de los vehículos de carga y de transporte escolar que circulan por la vía.</li> <li>2. Normar la utilización de cintas Reflectiva en los vehículos de carga y de transporte escolar que circulan por la vía.</li> <li>3. Establecer parámetros de fiscalización sobre la utilización de cintas Reflectiva en los vehículos de carga y de transporte escolar.</li> <li>4. Promover la utilización de cintas reflectivas entre las empresas de transporte de carga y que prestan servicio escolar.</li> </ol>	
<b>RECURSOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Normativa técnica nacional relacionada con la reflectividad en vehículos de carga y de mediana y gran envergadura.</li> <li>• Facultades normativas para la verificación de elementos de seguridad en los vehículos de carga y de transporte escolar del Ministerio de Transporte y otras entidades públicas.</li> <li>• Experiencia comparada en la regulación y el diseño de cintas reflectivas en vehículos de carga y transporte escolar.</li> <li>• Ensayos y pruebas técnicas que miden los estándares de seguridad de las cintas reflectivas.</li> <li>• Estadísticas sobre la siniestralidad del tránsito en camiones y vehículos de carga y que prestan servicio de transporte escolar.</li> </ul>	
<b>RESPONSABLE</b>	Ministerio de Transporte – Vice ministerio de Transporte — Dirección General de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional - Empresas fabricantes de cintas reflectivas – Representantes de empresas de transporte de carga – Representantes de empresas de transporte escolar – Representantes de conductores.	
<b>ACCIONES A DESARROLLAR</b>	<b>INDICADORES DE GESTIÓN</b>	<b>INDICADORES DE RESULTADO</b>
<b>PERFIL N° 22: HOMOLOGACIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES</b>		
<b>OBJETIVO(S)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Certificar que los modelos de vehículos automotores que se comercializan y circulan en el país cumplen con los estándares de construcción, equipamiento y dispositivos definidos en la normativa.</li> <li>2. Definir un estándar técnico con el que deberán contar los vehículos automotores que se comercializan y circulan en el país que será contrastado en el proceso de certificación vehicular (Homologación).</li> </ol>	
<b>RECURSOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Normativa nacional relacionada con los vehículos automotores.</li> <li>• Facultades normativas para la regulación constructiva y de equipamiento de los vehículos automotores del Ministerio de Transporte y otras entidades públicas.</li> <li>• Experiencia comparada en la regulación del proceso de homologación de vehículos automotores.</li> <li>• Ensayos y pruebas técnicas que miden los estándares constructivos, mecánicos, electrónicos, de equipamiento y de seguridad de los vehículos automotores en la experiencia internacional.</li> <li>• Estadísticas sobre la siniestralidad del tránsito del factor vehicular.</li> </ul>	
<b>RESPONSABLE</b>	Ministerio de Transporte – Vice ministerio de Transporte – Autoridades de Tránsito y Transporte – Importadores, ensambladores o comercializadores de vehículos.	
<b>ACCIONES A DESARROLLAR</b>	<b>INDICADORES DE GESTIÓN</b>	<b>INDICADORES DE RESULTADO</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estudiar la experiencia comparada sobre la homologación de los</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Propuesta normativa que determine los criterios de homologación de los vehículos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Expedición de la normativa sobre homologación de los vehículos automotores.</li> </ul>

<p>vehículos automotores.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diagnosticar la incidencia del factor vehicular en la ocurrencia de accidentes de tránsito.</li> <li>• Analizar técnicamente la importancia de los procesos de homologación de los vehículos automotores.</li> <li>• Interacción público privada con la industria automotriz.</li> </ul>	<p>automotores.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Planificar acciones que certifiquen los elementos de construcción, mecánica, equipamiento etc. de los vehículos automotores.</li> <li>• Estrategia de fiscalización y control sobre el equipamiento de los vehículos automotores.</li> <li>• Mesas de trabajo con la industria automotriz y otras entidades públicas para analizar aspectos relativos a la homologación.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Definición de un proceso que certifique el cumplimiento de los estándares constructivos, de equipamiento etc. de los vehículos automotores.</li> <li>• Aprobación de una estrategia para la fiscalización y control de la industria automotriz.</li> <li>• N° de controles realizados para fiscalizar el cumplimiento de la normativa.</li> </ul>
---	--	--

<b>PERFIL N° 23: SISTEMAS DE SEGURIDAD ACTIVA Y PASIVA</b>		
<b>OBJETIVO(S)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Incorporar elementos de seguridad activa y pasiva en la estructura de los vehículos automotores que se importan, ensamblan o comercializan en el país.</li> <li>2. Regular el estándar de los elementos de seguridad activa y pasiva que deberán tener los vehículos automotores.</li> <li>3. Incentivar la investigación sobre el equipamiento de seguridad de nuevos modelos de vehículos automotores</li> <li>4. Promover la participación de entidades públicas y privadas en foros nacionales e internacionales sobre la seguridad de vehículos automotores.</li> <li>5. Establecer sanciones a empresas que importan, ensamblan o comercializan vehículos automotores que no cumplan con los estándares de seguridad activa y pasiva definidos.</li> </ol>	
<b>RECURSOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Normativa nacional relacionada con los vehículos automotores.</li> <li>• Facultades normativas para la verificación de elementos de seguridad pasiva de los vehículos automotores del Ministerio de Transporte y otras entidades públicas.</li> <li>• Experiencia comparada en la regulación del diseño y equipamiento de seguridad de vehículos automotores.</li> <li>• Ensayos y pruebas técnicas que miden los estándares de seguridad de los vehículos automotores en la experiencia internacional.</li> <li>• Estadísticas sobre la siniestralidad del tránsito del factor vehicular.</li> </ul>	
<b>RESPONSABLE</b>	Ministerio de Transporte – Vice ministerio de Transporte — Ministerio de Hacienda y Crédito Público - asociaciones de importadores - empresa fabricantes y que comercializan vehículos automotores.	
<b>ACCIONES A DESARROLLAR</b>	<b>INDICADORES DE GESTIÓN</b>	<b>INDICADORES DE RESULTADO</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estudiar la experiencia comparada sobre la regulación de los estándares de seguridad en el diseño de los vehículos automotores.</li> <li>• Diagnosticar la incidencia del factor vehicular en la ocurrencia de accidentes de tránsito.</li> <li>• Diseño y formulación de campañas que promuevan la adquisición vehículos con más y mejores elementos de seguridad.</li> <li>• Analizar técnicamente la importancia de los elementos de seguridad activa y pasiva de los vehículos automotores.</li> <li>• Interacción público privada con la industria automotriz.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Propuesta normativa que determine los elementos de seguridad activa y pasiva de los vehículos automotores que se importen, ensamblen o comercialicen en el país.</li> <li>• Campañas de información y promoción de vehículos automotores que en su carrocería cumplan con los estándares de seguridad definidos.</li> <li>• Estrategia de fiscalización y control sobre los vehículos automotores en cuanto a su diseño y equipamiento de seguridad.</li> <li>• Mesas de trabajo con la industria automotriz y otras entidades públicas para analizar el diseño equipamiento de seguridad de los vehículos automotores.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Expedición de la normativa que regula el establecimiento de elementos de seguridad activa y pasiva de los vehículos automotores.</li> <li>• Aprobación de una estrategia para la fiscalización y control de la industria automotriz.</li> <li>• N° de sistemas de seguridad activa y pasiva presentes en vehículos involucrados en accidentes de tránsito.</li> <li>• N° de controles realizados para fiscalizar el cumplimiento de la normativa.</li> <li>• N° de campañas de sensibilización realizadas que promuevan la adquisición de vehículos automotores con altos estándares de seguridad.</li> <li>• N° sistemas de seguridad de serie en los vehículos.</li> </ul>

<b>PERFIL N° 24: REVISIÓN TÉCNICO –MECÁNICA DE LOS VEHÍCULOS</b>		
<b>OBJETIVO(S)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mejorar el proceso de revisión técnica de los vehículos automotores.</li> <li>2. Establecer criterios para la revisión técnico mecánica de los vehículos automotores.</li> <li>3. Poner énfasis a los estándares de seguridad vehicular en el proceso de revisión técnico mecánica.</li> <li>4. Definir procedimientos de verificación para las condiciones técnicas de los vehículos automotores tanto en su operación como en su circulación.</li> <li>5. Perfeccionar el sistema sancionatorio por el incumplimiento de las condiciones técnico mecánicas de los vehículos automotores.</li> </ol>	
<b>RECURSOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Normativa nacional relacionada con los vehículos automotores.</li> <li>• Facultades normativas para la verificación de las condiciones técnico mecánicas de los vehículos automotores del Ministerio de Transporte, de la Dirección General de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y otras entidades públicas.</li> <li>• Experiencia comparada en los procesos de revisión técnica vehicular.</li> <li>• Ensayos y pruebas técnicas que miden los estándares técnicos y mecánicos de los vehículos automotores en la experiencia internacional.</li> <li>• Estadísticas sobre la siniestralidad del tránsito del factor vehicular.</li> </ul>	
<b>RESPONSABLE</b>	Ministerio de Transporte – Vice ministerio de Transporte - Dirección General de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional – Autoridades de Tránsito y Transporte – Jueces y Fiscales - Importadores, ensambladores y comercializadores de vehículos.	
<b>ACCIONES A DESARROLLAR</b>	<b>INDICADORES DE GESTIÓN</b>	<b>INDICADORES DE RESULTADO</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estudiar la experiencia comparada en los procesos de revisión técnica vehicular.</li> <li>• Analizar la importancia de la revisión técnico mecánica en la mejora de las condiciones de seguridad vial de los vehículos automotores.</li> <li>• Interactuar con la academia, expertos, empresas e instituciones públicas para definir procedimientos de revisión técnico mecánica.</li> <li>• Promover una revisión técnico mecánica exhaustiva a las motocicletas o vehículos de dos o más ruedas.</li> <li>• Formulación de campañas que incentiven el mantenimiento y la revisión del estado de los elementos técnicos de los vehículos automotores.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Propuesta normativa para la revisión técnico mecánica específica de motocicletas y vehículos de dos o más ruedas.</li> <li>• Propuesta normativa para la estandarización y uniformidad de criterios y actividades de revisión técnica mecánica de los vehículos automotores.</li> <li>• Número de motocicletas o vehículos similares y de vehículos automotores en general que han sido inspeccionados en la revisión técnico mecánica.</li> <li>• Número de campañas de sensibilización sobre la importancia de la revisión técnico mecánica realizadas.</li> <li>• Número de mesas de trabajo e instancias de diálogo con diversos actores para la mejora en el proceso de revisión técnico mecánica.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Porcentaje de cumplimiento de motocicletas o vehículos similares y vehículos automotores en general que pasan por la revisión técnico mecánica.</li> <li>• Cantidad de procesos de control y fiscalización sobre la revisión técnica mecánica de los vehículos automotores realizada.</li> <li>• Número de infracciones cursadas por incumplimiento de la revisión técnico mecánica de los vehículos automotores.</li> <li>• Porcentaje de disminución de accidentes de tránsito producidos por deficiencia en las condiciones técnico mecánicas de los vehículos automotores.</li> </ul>

PERFIL N° 25: AUDITORIAS DE SEGURIDAD VIAL		
<b>OBJETIVO(S)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mejorar los estándares de seguridad de los proyectos de infraestructura.</li> <li>2. Establecer protocolos para identificar problemas de seguridad en la infraestructura existente.</li> <li>3. Establecer mecanismos de fiscalización y control que permitan la mejora continua de las condiciones de seguridad de la vía.</li> </ol>	
<b>RECURSOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Normativa nacional relacionada con la infraestructura.</li> <li>• Facultades normativas para la infraestructura del Ministerio de Transporte, Vice ministerio de infraestructura y otras entidades públicas.</li> <li>• Experiencia comparada en los procesos de auditorías viales aplicados.</li> <li>• Ensayos y pruebas técnicas que miden los estándares de seguridad de una vía en la experiencia internacional.</li> <li>• Estadísticas sobre la siniestralidad del tránsito asociada al factor vial o de infraestructura.</li> <li>• Estudios e informes internacionales sobre la importancia de las auditorías viales.</li> <li>• Manuales de auditorías viales existentes.</li> </ul>	
<b>RESPONSABLE</b>	Ministerio de Transporte – Vice ministerio de Transporte – Vice ministerio de Infraestructura – INVIAS – Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial - Autoridades de Tránsito y Transporte – Empresas de infraestructura – Expertos y académicos en infraestructura vial- Gobernaciones - Municipalidades.	
ACCIONES A DESARROLLAR	INDICADORES DE GESTIÓN	INDICADORES DE RESULTADO
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estudiar la experiencia comparada en los procesos de auditorías viales.</li> <li>• Analizar la importancia de la auditoría vial en la mejora de las condiciones de seguridad de la infraestructura.</li> <li>• Interactuar con la academia, expertos, empresas e instituciones públicas para definir parámetros y protocolos de auditorías viales.</li> <li>• Promover auditorías viales a la infraestructura existente y futura.</li> <li>• Formulación de campañas que incentiven el diagnóstico y mantenimiento de la infraestructura.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Propuesta de un manual de auditorías viales para la infraestructura.</li> <li>• Estrategia para la fiscalización y control de auditorías viales sobre la infraestructura existente y la proyectada.</li> <li>• Propuesta de estandarización de criterios y elementos de la infraestructura a ser considerados en las listas de chequeo de las auditorías viales.</li> <li>• Informe sobre la incidencia de la infraestructura en la accidentalidad del tránsito.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aprobación del manual de auditorías viales.</li> <li>• Aprobación del protocolo criterios para la formulación de listas de chequeo en auditorías viales.</li> <li>• Número de fiscalización es realizada sobre la infraestructura para verificar la realización de las auditorías viales.</li> <li>• Número de auditorías viales realizadas.</li> <li>• Número de fallecidos heridos por vehículos/km.</li> </ul>

<b>PERFIL N° 26: INTERVENCIÓN DE PUNTOS NEGROS</b>		
<b>OBJETIVO(S)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Identificar los lugares en que se concentran mayores niveles de siniestralidad en el tránsito tanto en zonas urbanas como rurales.</li> <li>2. Intervenir los lugares de mayor accidentalidad con medidas correctivas en general de bajo costo.</li> <li>3. Establecer un procedimiento para el adecuado tratamiento de lugares con alta concentración de accidentalidad en el tránsito.</li> <li>4. Determinar los recursos necesarios para el adecuado tratamiento de puntos negros.</li> </ol>	
<b>RECURSOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Atribuciones normativas del Ministerio de Transporte, de las gobernaciones y de los municipios entre otras autoridades públicas para intervenir la infraestructura urbana y rural.</li> <li>• Experiencia internacional en la identificación y tratamiento de puntos negros.</li> <li>• Estudios técnicos y de la academia sobre la determinación y tratamiento de puntos negros.</li> <li>• Información estadística de la Policía Nacional de tránsito y del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.</li> <li>• Estadísticas de la accidentalidad el tránsito asociadas al factor vial o infraestructura.</li> </ul>	
<b>RESPONSABLE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ministerio de Transporte – Vice ministerio de Transporte – Vice ministerio de Infraestructura – INVIAS – Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial - Autoridades de Tránsito y Transporte – Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses- Empresas de infraestructura – Expertos en medidas correctivas de bajo costo para el tratamiento de puntos negros - Gobernaciones - Municipalidades.</li> </ul>	
<b>ACCIONES A DESARROLLAR</b>	<b>INDICADORES DE GESTIÓN</b>	<b>INDICADORES DE RESULTADO</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estudiar criterios para la determinación de puntos negros.</li> <li>• Analizar la experiencia comparada de las medidas correctivas de bajo costo para el tratamiento de puntos negros.</li> <li>• Análisis de la siniestralidad del tránsito geo - referencial.</li> <li>• Interacción con entidades públicas y autoridades provinciales y municipales.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Propuesta de manual y protocolo para la identificación y tratamiento de puntos negros.</li> <li>• Formulación de un mapa que identifique en la red vial los lugares con mayor concentración de accidentes de tránsito.</li> <li>• Estudios para la señalización de los lugares en la infraestructura que concentran la mayor cantidad de accidentes de tránsito.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Disminución en el número de accidentes de tránsito registrados en los puntos negros identificados.</li> <li>• Número de medidas correctivas de bajo costo implementadas para el tratamiento de puntos negros.</li> <li>• Aprobación del manual y protocolo para la identificación y tratamiento puntos negros.</li> <li>• Publicación del mapa de puntos negros de la infraestructura.</li> </ul>

PERFIL N° 27: JERARQUIZACIÓN DE LA RED VIAL		
<b>OBJETIVO(S)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Conformar una red de infraestructura en atención a los distintos tipos de vía existentes tomando en cuenta sus longitudes, capacidad operacional y características específicas.</li> <li>2. Creación de nuevas infraestructuras en la red vial.</li> <li>3. Mejorar la operación y las condiciones de seguridad de la infraestructura existente.</li> <li>4. Considerar en el diseño de la infraestructura futura lugares de atracción de viajes.</li> <li>5. Adecuado establecimiento de las denominadas travesías (vías de alta velocidad que atraviesan lugares poblados),</li> </ol>	
<b>RECURSOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Atribuciones normativas del Ministerio de Transporte sobre la infraestructura presente y futura.</li> <li>• Experiencia comparada en la jerarquización de la red vial.</li> <li>• Estudios internacionales sobre la categorización de vías e infraestructura.</li> <li>• Intervenciones públicas y privadas sobre la estructura existente.</li> </ul>	
<b>RESPONSABLE</b>	Ministerio de Transporte – Vice ministerio de Transporte – Vice ministerio de Infraestructura – INVIAS – Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial - Autoridades de Tránsito y Transporte – Empresas de infraestructura –Gobernaciones - Municipalidades.	
ACCIONES A DESARROLLAR	INDICADORES DE GESTION	INDICADORES DE RESULTADO
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estudiar y analizar la experiencia compara en la jerarquización de vías focalizada hacia la seguridad vial.</li> <li>• Realizar estudios que diagnostiquen la infraestructura del país y la potencial jerarquización de las vías.</li> <li>• Diagnosticar las necesidades de desplazamiento y trayectoria de conformidad al entorno y a los puntos de atracción de viajes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proponer la ejecución de nuevas vías e infraestructuras de conformidad a las demandas de flujo vehicular y a las condiciones de seguridad vial existentes.</li> <li>• Desarrollar un plan que estandarice las infraestructuras existentes diagnosticando el entorno y los puntos de conexión y de trayecto de sitios poblados.</li> <li>• Número de estudios de diagnósticos de la infraestructura realizados.</li> <li>• Propuesta de jerarquización de vías que considere los flujos de desplazamiento y trayectoria desde y hacia diversos puntos del país.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de infraestructuras ejecutadas.</li> <li>• Número de vías jerarquizadas.</li> <li>• Número de fallecidos y lesionados por vehículos/km.</li> </ul>

PERFIL N° 28: NORMATIVIDAD Y MEJORA PARA LA INFRAESTRUCTURA VIAL		
<b>OBJETIVO(S)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Elaboración y actualización de normativa para mejorar la seguridad de la infraestructura.</li> <li>2. Establecimiento de elementos de seguridad en la infraestructura que se proyecte.</li> <li>3. Conservación y acondicionamiento de la infraestructura existente.</li> <li>4. Acondicionamiento de la infraestructura existente y mejorar los estándares de seguridad.</li> </ol>	
<b>RECURSOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Atribuciones normativas del Ministerio de Transporte sobre la infraestructura presente y futura.</li> <li>• Experiencia comparada en la normativa y mejora de la infraestructura vial.</li> <li>• Estudios internacionales sobre la categorización de vías e infraestructura.</li> <li>• Intervenciones públicas y privadas sobre la estructura existente.</li> <li>• Especificaciones técnicas en el diseño geométrico, diseño zonas de drenaje, señalización, especificaciones de construcción, etc.</li> </ul>	
<b>RESPONSABLE</b>	Ministerio de Transporte – Vice ministerio de Transporte – Vice ministerio de Infraestructura – INVIAS – Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial - Autoridades de Tránsito y Transporte – empresas de infraestructura –Gobernaciones - Municipalidades.	
ACCIONES A DESARROLLAR	INDICADORES DE GESTION	INDICADORES DE RESULTADO
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estudiar la experiencia comparada en la mejora y normas para la infraestructura vial.</li> <li>• Revisión de la normativa de señalización.</li> <li>• Para la infraestructura formulación de diseños para la disminución de la velocidad en zonas urbanas.</li> <li>• Propuesta de conservación y mantenimiento de la infraestructura pública y privada.</li> <li>• Propuesta de reforma a las infraestructuras más antiguas para adaptarla a los nuevos estándares de seguridad.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elaboración de normativa para la regulación y mejora de la infraestructura.</li> <li>• Elaboración de normativa que regule la señalización de conformidad a las necesidades y requisitos de la infraestructura existente.</li> <li>• Estrategias para la actualización y mejora de los estándares de la estructura.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Expedición de normativas para la mejora de ley y aumento de los estándares de seguridad y de operación de las mismas.</li> <li>• Número de infraestructuras ejecutadas.</li> <li>• Número de vías jerarquizadas.</li> <li>• Número de fallecidos y lesionados por vehículos/km.</li> </ul>

<b>PERFIL N° 29: SISTEMA DE ATENCIÓN A VÍCTIMAS</b>		
<b>OBJETIVO(S)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Establecimiento de protocolos de atención para la intervención de las diversas entidades que concurren una vez que se ha producido un siniestro de tránsito.</li> <li>2. Proteger la vida y la integridad física de las víctimas inmediatamente después de producido un siniestro de tránsito.</li> <li>3. Recolectar los antecedentes e información que facilite el trabajo del sistema judicial existente.</li> <li>4. Restablecer la salud mental y emocional de la víctima que le permita volver a manejarse en forma independiente durante su vida cotidiana.</li> </ol>	
<b>RECURSOS</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Protocolos de intervención existentes de los servicios de emergencia una vez ocurrido un siniestro de tránsito, tales como ambulancias, bomberos y Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte .</li> <li>• Experiencia comparada en el establecimiento de procedimientos para enfrentar emergencias derivadas de cientos de tránsito (procedimiento HAZMAT; manual ABC).</li> <li>• Estudios y prácticas médicas para la rehabilitación física y mental de las víctimas de un accidente de tránsito.</li> <li>• Recursos financieros y humanos del Ministerio de Protección Social y otras entidades públicas y privadas para la atención y rehabilitación de las víctimas de siniestros de tránsito.</li> <li>• Experiencia de las asociaciones de víctimas de accidentes de tránsito.</li> </ul>	
<b>RESPONSABLE</b>	Misterio protección social - servicios de urgencia de hospitales públicos y clínicas privadas de salud - Policía Nacional de tránsito – bomberos - asociaciones de víctimas de accidentes de tránsito- otros.	
<b>ACCIONES A DESARROLLAR</b>	<b>INDICADORES DE GESTIÓN</b>	<b>INDICADORES DE RESULTADO</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Estudiar la experiencia comparada sobre los sistemas de atención y rehabilitación a víctimas de siniestros de tránsito.</li> <li>• Realizar una estimación de los costos derivados de los siniestros de tránsito tanto para fallecidos como lesionados.</li> <li>• Generar instancias de interacción entre entidades públicas y privadas y representantes de la sociedad civil para la mejora del sistema de atención Y de rehabilitación de víctimas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Proponer protocolos de intervención para la atención y rehabilitación de víctimas de accidentes de tránsito.</li> <li>• Mesas de trabajo intersectoriales públicas y privadas para es una del sistema de atención y rehabilitación de víctimas.</li> <li>• Formular propuestas normativas que beneficien a los trabajadores del transporte víctimas de un accidente de tránsito para la atención y rehabilitación.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aprobar y promocionar protocolos de intervención para la atención y rehabilitación de víctimas de accidentes de tránsito.</li> <li>• Disminución en el número de fallecidos y lesionados graves de accidentes de tránsito en el lugar del accidente.</li> <li>• Número y porcentaje de víctimas de accidentes de tránsito rehabilitados e insertos en la comunidad.</li> </ul>