



PERU

**Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones**



Seguridad Vial en el Mundo, Diagnostico y Perspectivas en el Perú

Gral. PNP (r) Enrique Medri Gonzales

Presidente del Consejo Nacional de Seguridad Vial



INTRODUCCION

- Cada año se producen en todo el mundo aproximadamente 1,240,000 de muertos por accidentes de tránsito y existe un incremento de 15% de vehículos anualmente en el parque automotor.

Las lesiones causadas por el tránsito son la octava causa mundial de muerte, y la primera entre los jóvenes de 15 a 29 años. Las tendencias actuales indican que, si no se toman medidas urgentes, los accidentes de tránsito se convertirán el año 2030 en la quinta causa de muerte

- Los países de ingresos MEDIOS son los que tienen mayores tasas de mortalidad por accidentes de tránsito, es decir, 20.1 personas mueren por cada 100 mil habitantes, en comparación con el 8.7 personas en los países de ingresos ELEVADOS y 18.3 personas en los países de ingresos BAJOS.
- Por lo tanto, el 80% de las muertes por accidentes de tránsito tienen lugar en los países de ingresos MEDIOS, que representan el 72% de la población mundial pero solo tienen el 52% de los vehículos registrados en todo el mundo.

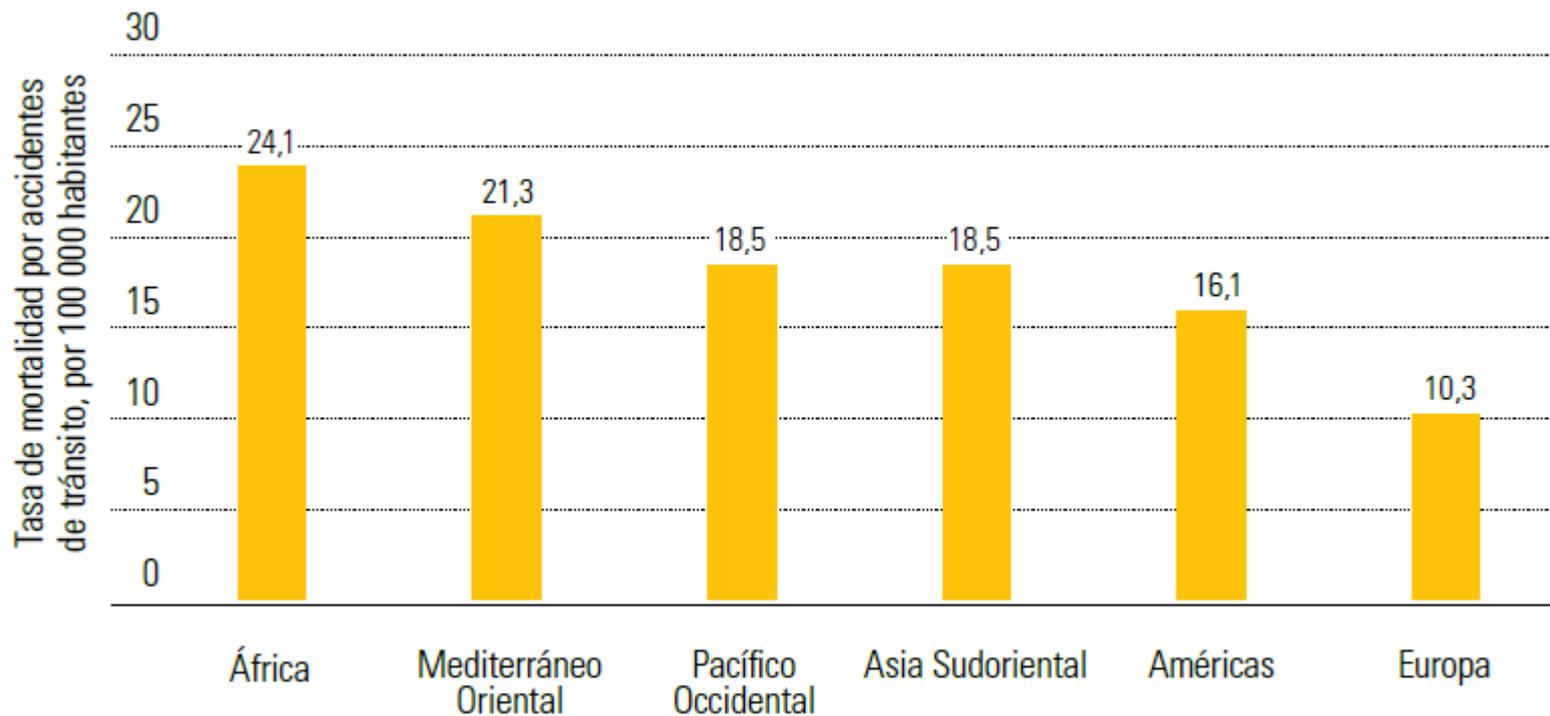


Antecedentes

- Es necesario tener datos sobre el número y las circunstancias en que se producen los accidentes, así como sus causas y factores que la originan con la finalidad de orientar las políticas de seguridad vial.
- En la mayoría de los países de la Región de América Latina, no existen métodos de recopilación ni procesamiento de datos sobre los accidentes de tránsito, por lo que las estadísticas reportadas generalmente están incompletas, lo que las hace poco fiables para las posterior toma de acciones y medidas destinadas a disminuir los accidentes o para elaborar políticas de seguridad vial, que contribuyan a resolver o reducir integralmente esta problemática a mediano y largo plazo.
- La Región de África es la que tiene la mayor tasa de mortalidad por accidentes de tránsito donde mucha gente se desplaza caminando o en bicicleta, los peatones representan una elevada proporción de las muertes (38%).

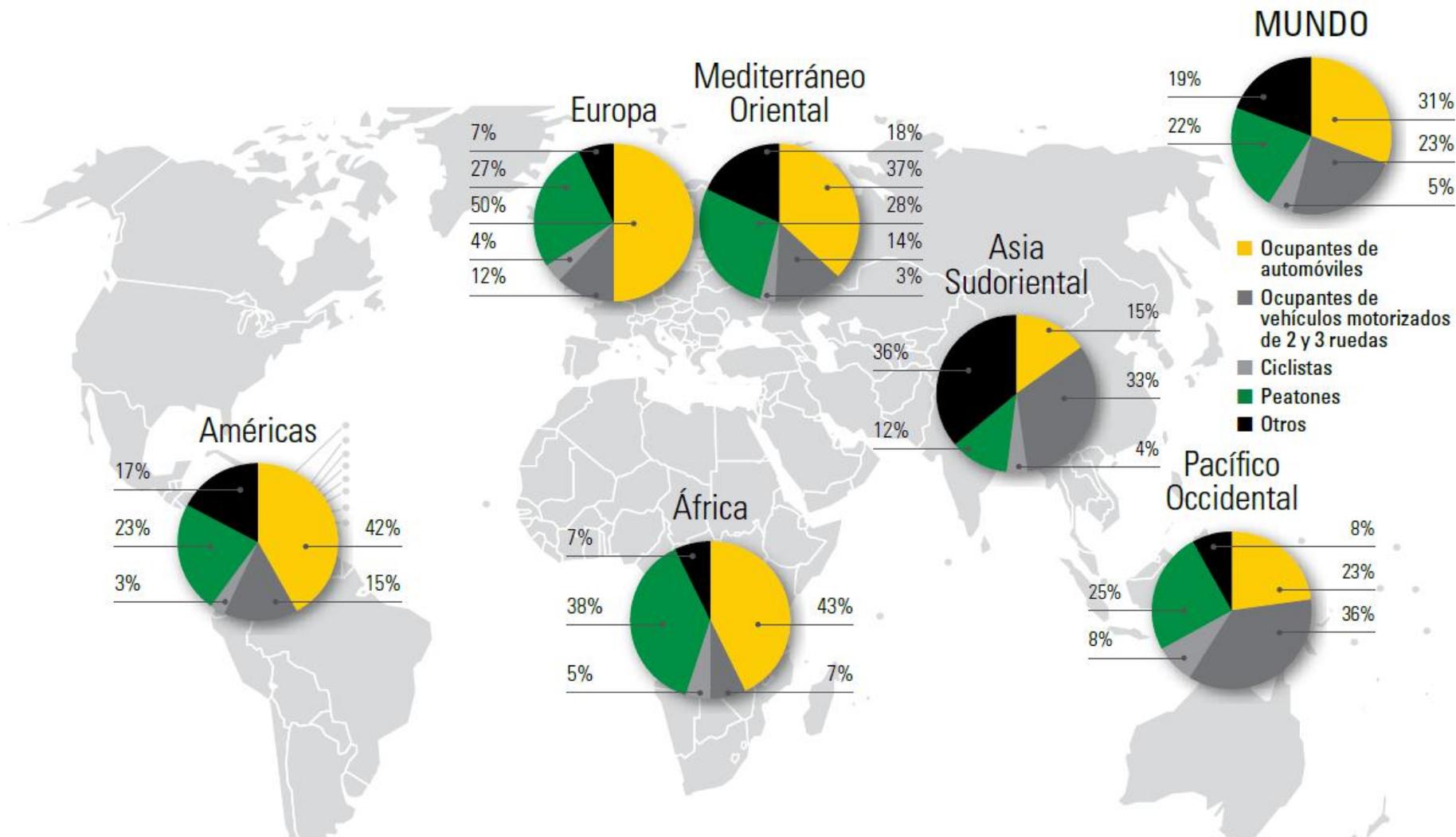


Tasa de Muertes por accidentes de tránsito por cada 100,000 habitantes, por Región (OMS-2013)





Muertes por accidentes de tránsito en función del tipo de usuario de la vía pública, por región de la OMS

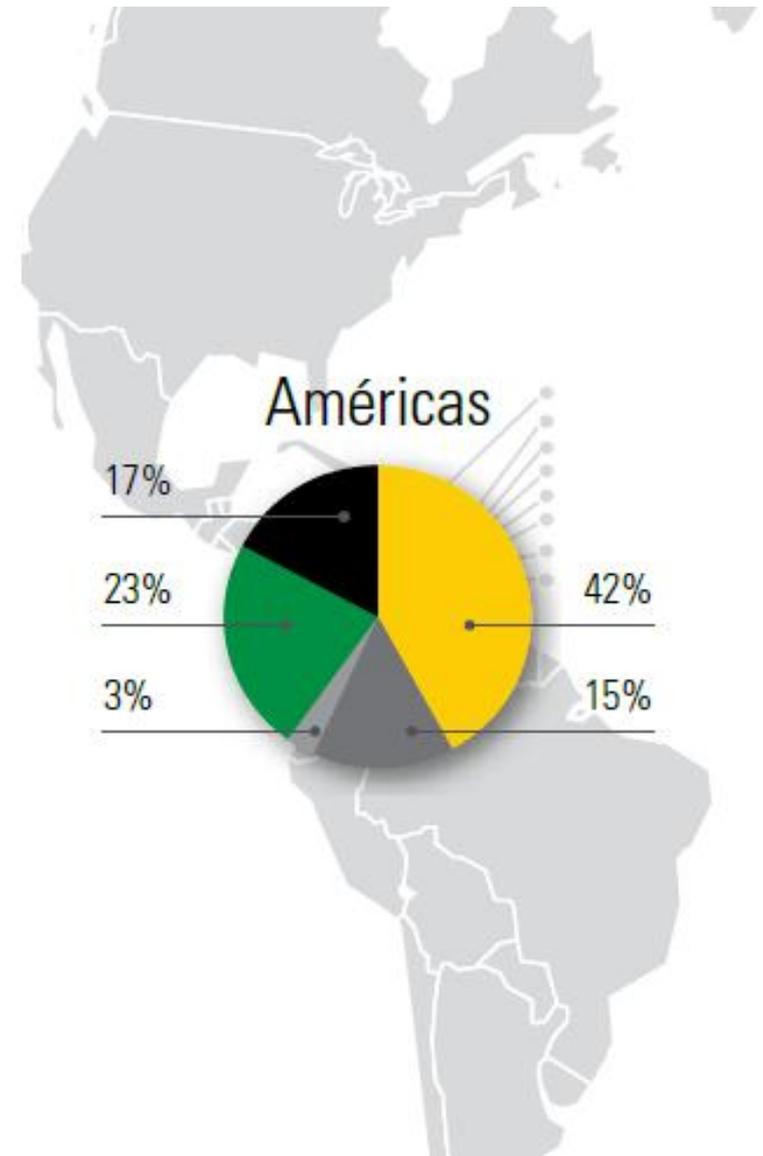




Muertes por accidentes de tránsito en función del tipo de usuario en las Américas , OMS

Leyenda:

 Ocupantes de automóviles	42%
 Ocupantes de vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas	15%
 Ciclistas	3%
 Peatones	23%
 Otros	17%





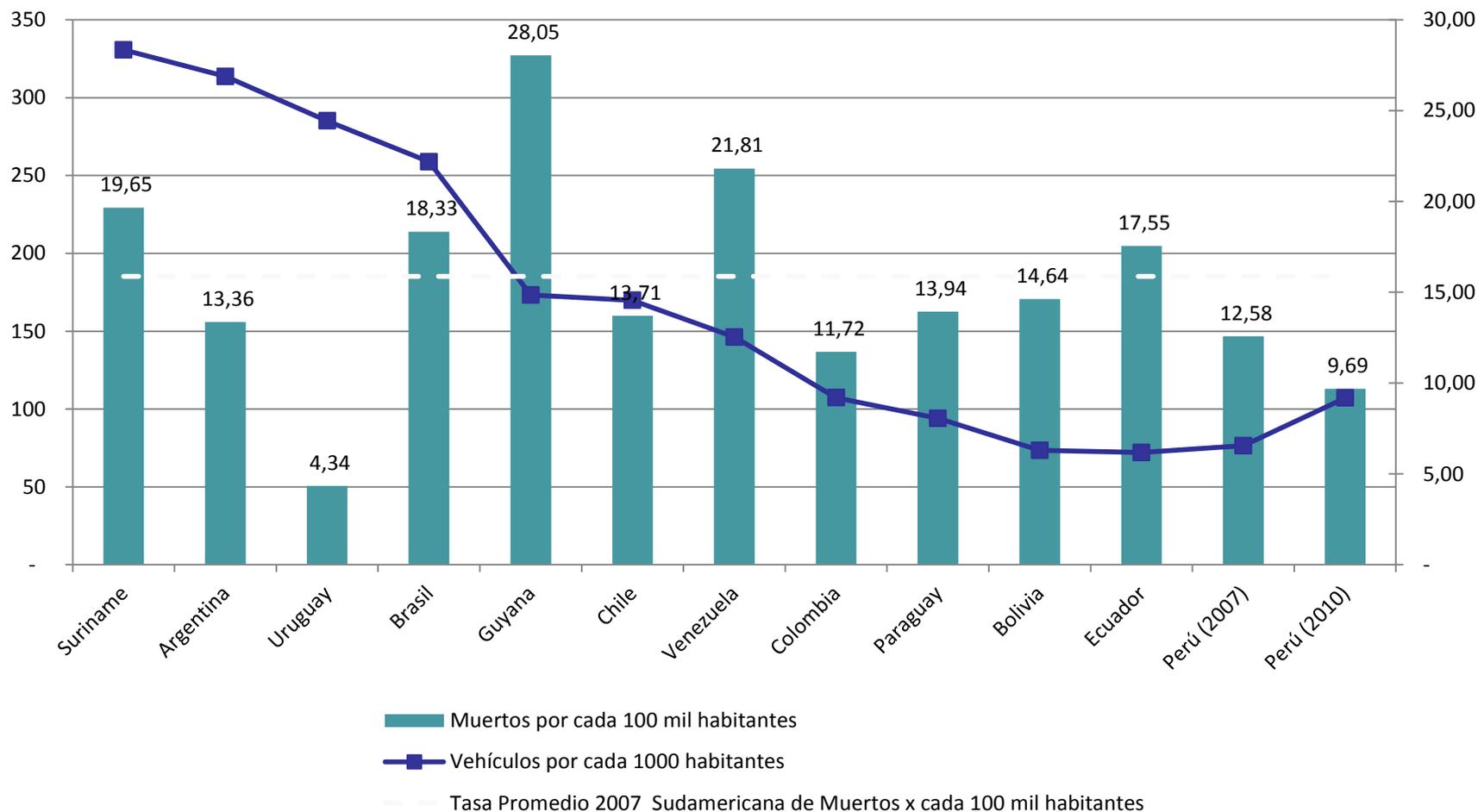
Progresos mundiales en materia de legislación sobre seguridad vial

- Está demostrado que la adopción de medidas para promover la cultura de Seguridad Vial y la observancia y cumplimiento de las leyes que inciden sobre los factores de riesgo tales como:
 - Exceso de velocidad,
 - Imprudencia del Conductor,
 - Conducir vehículos bajo los efectos del alcohol
 - Imprudencia del Peatón
 - No utilizar el casco de motociclista
 - El uso del cinturón de seguridad, y
 - Sistemas de retención para niños

han reducido a las cifras de víctimas o lesionados causadas por la violencia del tránsito.



Sudamérica: Relación comparativa de la Tasa de Motorización y la Tasa de Muertes en accidentes de tránsito por cada 100 mil habitantes, 2010



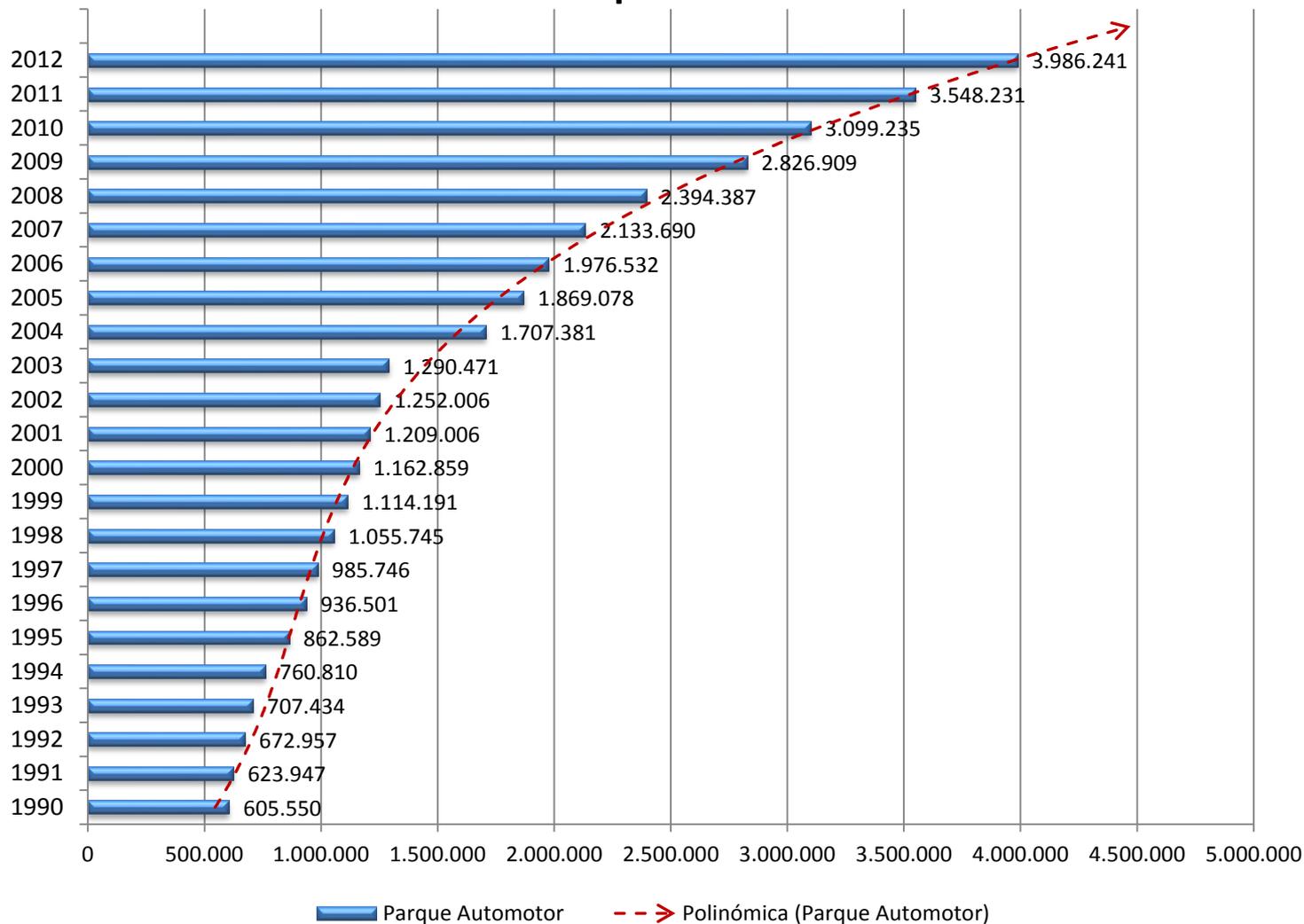


¿Cuál es el diagnóstico actual de la seguridad vial en el Perú?

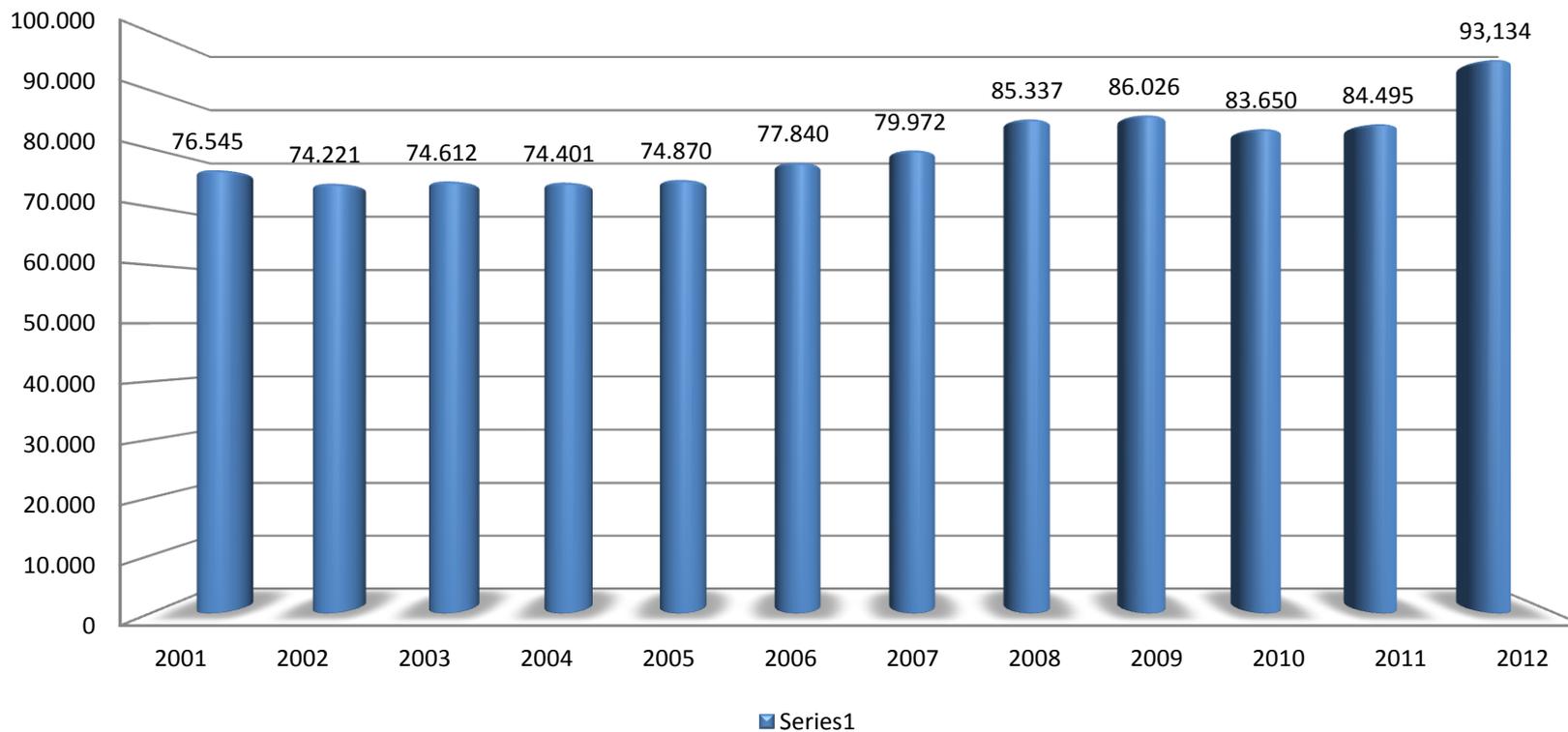
- El trabajo de las distintas instituciones que tienen que ver con la seguridad vial, no es siempre del todo articulado, percibiéndose falta de adhesión a las acciones públicas en diferentes niveles.
- Aun existen autoridades involucradas en la problemática de los accidentes que mantienen una actitud dubitativa ante el incumplimiento de las normas de tránsito y sus consecuencias, principalmente en los niveles regionales y locales.
- Por otro lado, a pesar de lo perjudicial del consumo de bebidas alcohólicas, ello aun no se traduce en una reducción sustantiva de la conducción de vehículos en tales circunstancias.
- La asignación de recursos para esfuerzos de seguridad vial generalmente no obedecen a planificaciones estratégicas nacionales, sino a criterios generalmente reactivos que resultan siendo pocos sostenibilidad en el tiempo.
- La fiscalización de las normas de tránsito aun sigue siendo no lo ideal, por lo que la inaplicación de sanciones o en todo caso la aplicación laxa de la normatividad de tránsito, puede generar la equivocada percepción de que puede actuar con impunidad.
- Como resultado de ello, existe un elevado índice de incumplimiento de la normativa de tránsito y un factor de cultura vial incipiente que nos obliga a redoblar esfuerzos.



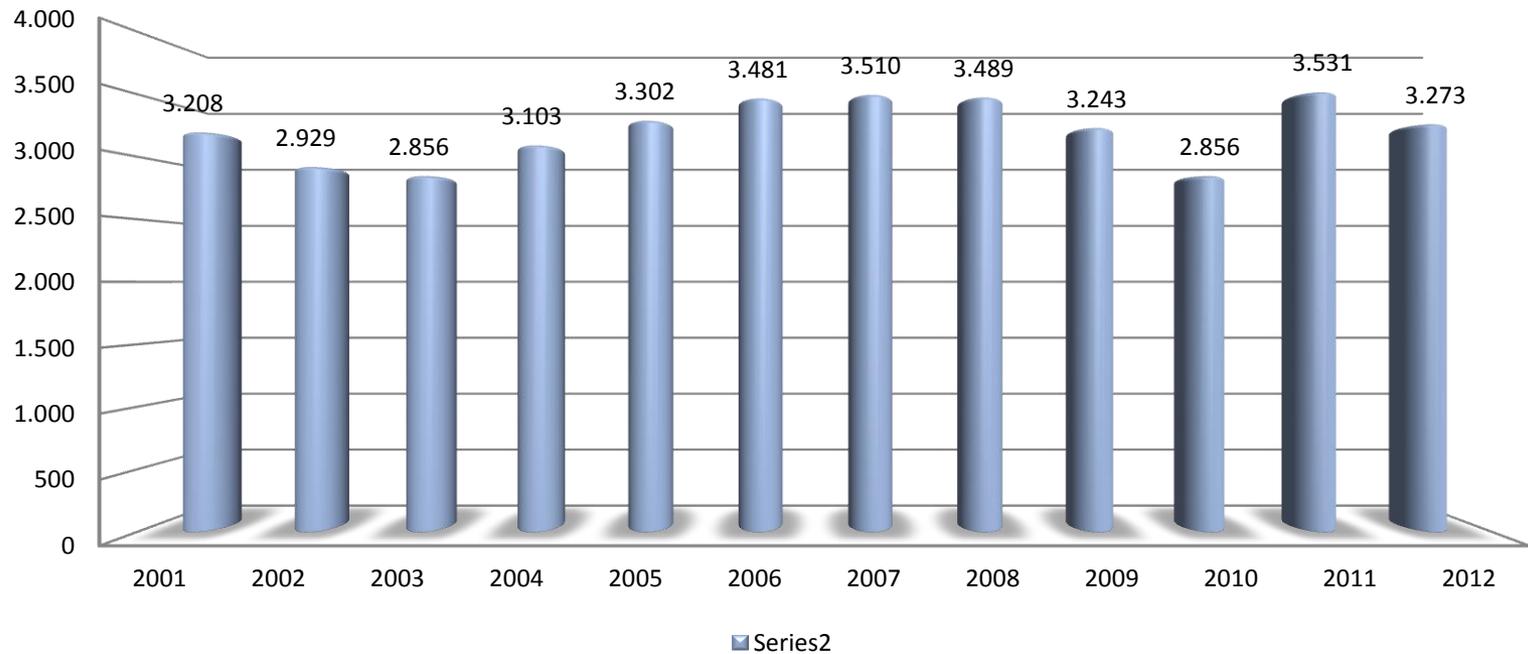
Crecimiento del Parque Automotor Nacional



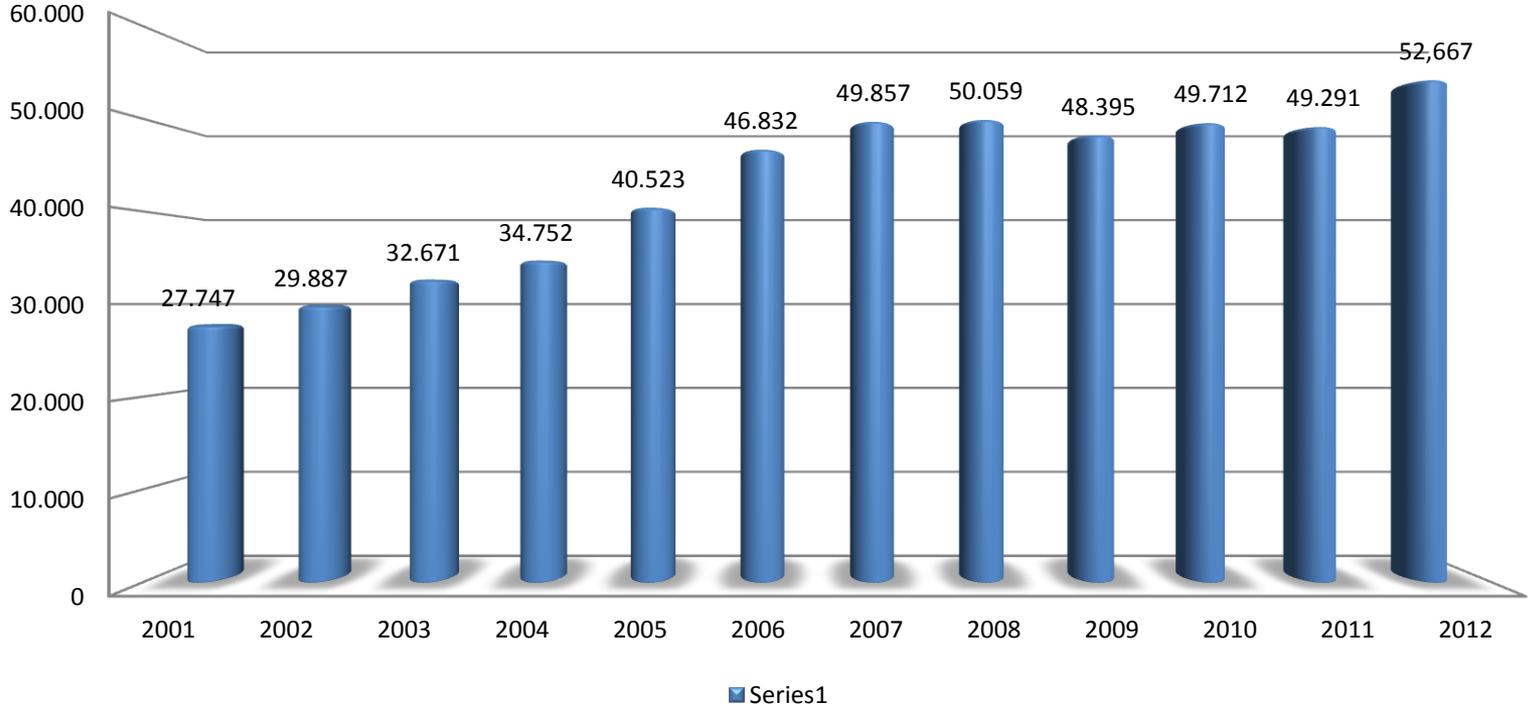
Evolución del Numero Total de Accidentes a nivel Nacional, 2001-2012



Evolución del Nuemero de fallecidos por Accidentes a nivel Nacional, 2001-2012



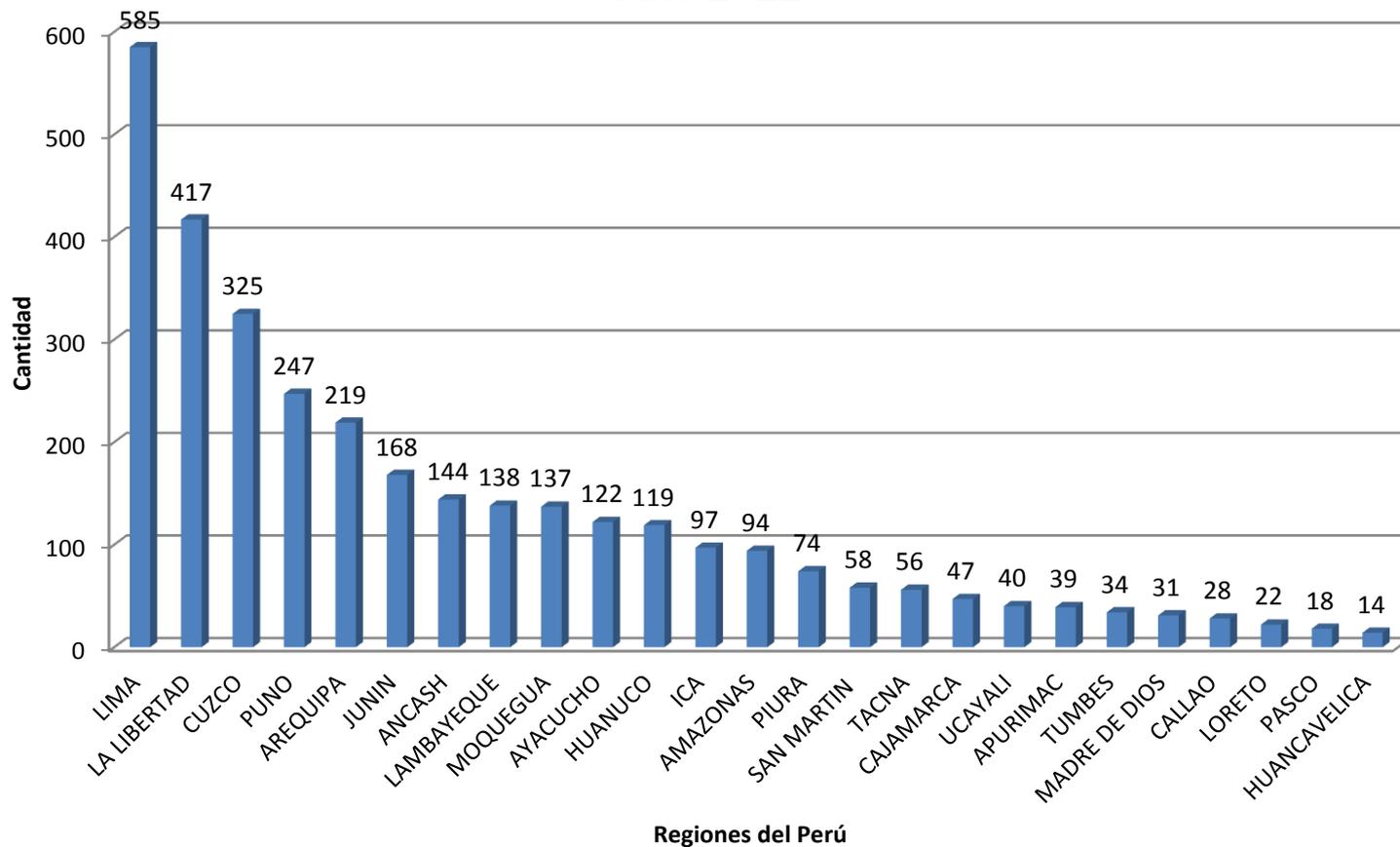
Evolución del Numero de Heridos por Accidentes a nivel Nacional, 2001-2012



Fuente: Oficina de Estadística del Estado Mayor General PNP - MININTER



Total de Muertes por Accidentes de Tránsito en el Perú, Año 2012



CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

CANTIDAD DE ACCIDENTES DE TRANSITO, MUERTOS Y HERIDOS

AÑOS 2008 - 2012

Año	Accidentes			Muertos			Heridos		
	CARRETERA	URBANO	TOTAL	CARRETERA	URBANO	TOTAL	CARRETERA	URBANO	TOTAL
2008	1,812	83,525	85,337	885	2,604	3,489	5,339	44,720	50,059
2009	1,947	84,079	86,026	806	2,437	3,243	5,183	43,212	48,395
2010	2,090	81,563	83,653	891	1,965	2,856	5,335	44,377	49,712
2011	2,297	82,198	84,495	772	2,759	3,531	5,615	43,676	49,291
2012	2,060	91,074	93,134	855	2,418	3,273	5,182	47,485	52,667

VARIACION PORCENTUAL ANUAL

Año	Accidentes			Muertos			Heridos		
	CARRETERA	URBANO	TOTAL	CARRETERA	URBANO	TOTAL	CARRETERA	URBANO	TOTAL
2008-2009	7.5%	0.7%	0.8%	-8.9%	-6.4%	-7.1%	-2.9%	-3.4%	-3.3%
2009-2010	7.3%	-3.0%	-2.8%	10.5%	-19.4%	-11.9%	2.9%	2.7%	2.7%
2010-2011	9.9%	0.8%	1.0%	-13.4%	40.4%	23.6%	5.2%	-1.6%	-0.8%
2011-2012	-10.3%	10.8%	10.2%	10.8%	-12.4%	-7.3%	-7.7%	8.7%	6.8%

PORCENTAJE DE ACCIDENTES, MUERTES Y HERIDOS SEGÚN AMBITO

Año	Accidentes			Muertos			Heridos		
	CARRETERA	URBANO	TOTAL	CARRETERA	URBANO	TOTAL	CARRETERA	URBANO	TOTAL
2009	2.3%	97.7%	100.0%	24.9%	75.1%	100.0%	10.7%	89.3%	100.0%
2010	2.5%	97.5%	100.0%	31.2%	68.8%	100.0%	10.7%	89.3%	100.0%
2011	2.7%	97.3%	100.0%	21.9%	78.1%	100.0%	11.4%	88.6%	100.0%
2012	2.2%	97.8%	100.0%	26.1%	73.9%	100.0%	9.8%	90.2%	100.0%

Fuente: Policía Nacional del Perú - Estado Mayor General/DIRPEP-DIVEST-UP.

Elaboración: MTC Consejo Nacional de Seguridad Vial.



Planificación Estratégica

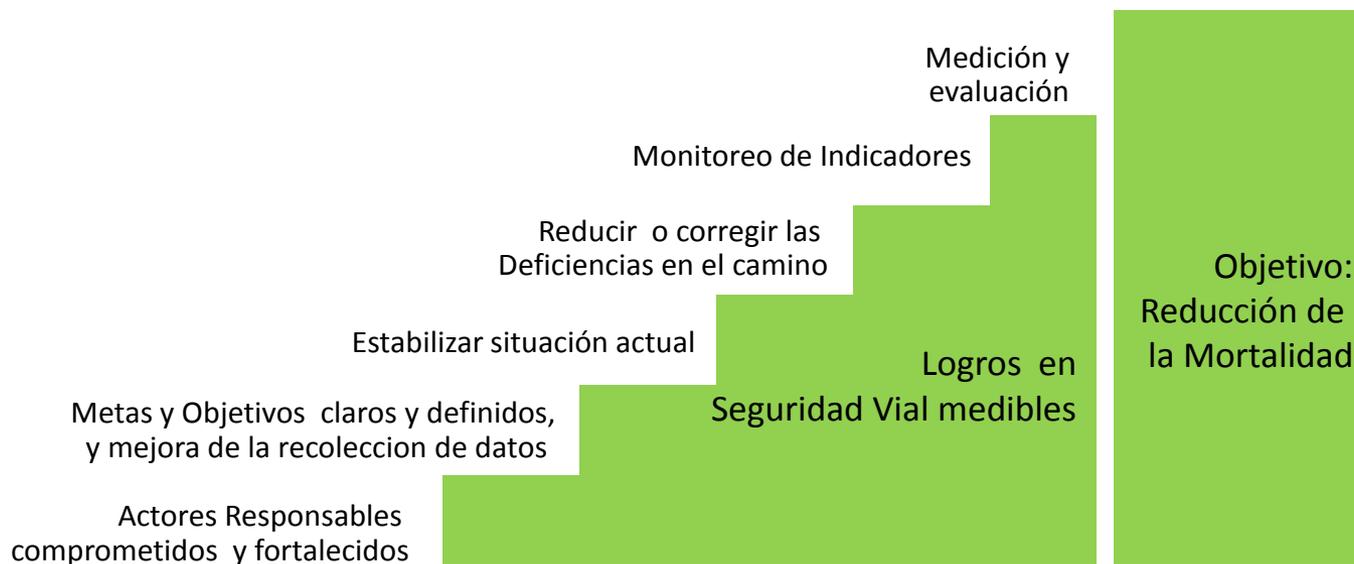
En la Seguridad Vial no cabe la improvisación, la gravedad de los accidentes de tránsito requieren que se aborde el tema con criterios claros a partir de políticas públicas en la “Planificación Estratégica”. El presente año el Perú aprobó su 2da. Política Nacional de Seguridad Vial para el periodo 2013 – 2022.

Los objetivos fundamentales a alcanzar en esta “Planificación Estratégica “ son:

- Proporcionar lineamientos y/o criterios a las autoridades, que permita la toma de decisiones estratégicas e intervenciones articuladas para revertir los exposiciones a riesgos en el sistema vial. Ello, debe considerar objetivos, metas e indicadores claros, medibles y alcanzables, así como el desarrollo de los manuales operativos y procedimientos necesarios para alcanzarlos.
- Fortalecimiento de la institucionalidad en seguridad vial en el Perú así como de los organismos públicos responsables de la aplicación, monitoreo y seguimiento de las políticas públicas establecidas en la Planificación Estratégica.
- Promover la adhesión de cada nivel de gobierno con competencia en tránsito y transporte así como el involucramiento de la ciudadanía en general en torno a los objetivos de la planificación.



Plan de Acción de la Política Nacional de Seguridad Vial 2013-2022





Plan de Acción de la Política Nacional de Seguridad Vial 2013-2022

OBJETIVO: REDUCCION DE MUERTES

INFRAESTRUCTURA

**VEHICULOS
SEGUROS**

COMPORTAMIENTOS

SALUD

AGENCIA LIDER EN SEGURIDAD VIAL NACIONAL

COORDINACIÓN INTERNACIONAL DE LA SEGURIDAD VIAL



Conclusiones

- Según la Organización Mundial de la Salud (OMS) los gobiernos tienen que promulgar urgente leyes y/o Políticas Públicas Nacionales que aborden de forma integral la problemática de los accidentes y sus externalidades, y que estas se ajusten a reducir las causas relacionadas con todos los factores de riesgo fundamentales que generan muertes, lesiones y discapacidad.
- Los gobiernos deben invertir recursos financieros y humanos suficientes para fortalecer a los organismos públicos intervinientes en la Seguridad Vial a fin de que estos promuevan lograr la observancia de esas leyes.
- Impulsar la sensibilización de la población como un componente importante para motivar el cambio de conductas inadecuadas.
- El ordenamiento de los servicios de transporte público puede aumentar la seguridad de los desplazamientos y reducir la congestión del tránsito.



... Conclusiones

- Endurecer las sanciones relacionados a la falta de uso del casco por los motociclistas, la conducción en estado etílico, la falta del uso de cinturón de seguridad principalmente a menores a través de sistemas de retención.
- Son necesarios los esfuerzos concertados para lograr que la infraestructura vial sea más segura, principalmente para los usuarios más vulnerables como lo son los Peatones y los Ciclistas. Las necesidades deben ser tomadas en cuenta cuando se adopten decisiones sobre la política de seguridad vial, la planificación de servicios de transportes y gestión de tránsito, así como en la definición de los futuros proyectos de infraestructura vial.
- Elevar los estándares de normas de seguridad sobre los vehículos.
- Promover la mejora en la atención y rescate de los accidentados .
- Mejorar las plataformas y procedimientos de investigación, registro de datos de accidentes, para hacer más eficaces la toma de decisiones.



PERU

**Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones**



Es el tiempo de pasar a la acción...

Muchas gracias.

