



## RECOMENDACIÓN No. 413

### PROPUESTA DE NORMA COMUNITARIA PARA LA ESTRATEGIA ANDINA DE SEGURIDAD VIAL

El Parlamento Andino, a los diecisiete (17) días del mes de abril del año 2020

#### CONSIDERANDO

Que, el Acuerdo de Cartagena establece que el Parlamento Andino es el órgano deliberante del Comunidad Andina, y tiene dentro sus atribuciones la promoción y orientación del proceso de integración subregional andina, participar en la generación normativa del proceso y promover la armonización de las legislaciones de los Estados Miembros;

Que, el Parlamento Andino es el órgano deliberante y de control político del Sistema Andino de Integración, su naturaleza es comunitaria y representa a los pueblos de la Comunidad Andina;

Que, el artículo 43 del Tratado Constitutivo, en su literal f), determina como una de las atribuciones del Parlamento Andino, promover la armonización de las legislaciones de los países miembros;

Qué, según el Informe sobre Seguridad Vial en la Región de las Américas (2015) de la Organización Panamericana de la Salud (OPS/OMS) al año morían en el mundo aproximadamente 1,2 millones de personas como consecuencia de siniestros viales<sup>1</sup> y se estima que otros 50 millones sufren lesiones graves incapacitándolos parcial o totalmente<sup>2</sup>;

Que, los Objetivos de Desarrollo Sostenible aprobados en 2015, establecen metas relacionadas con la seguridad vial sobre la reducción de muertes y lesiones producto de los accidentes de tránsito y sistemas de transportes seguros. El ODS N°3 "Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todas las edades". En su meta 6 se señala que *"De aquí al 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo"* (CEPAL;2015; Pág.13).

---

<sup>1</sup> Informe sobre Seguridad Vial en la Región de las Américas. PAHO, 2015.

<sup>2</sup> Alves, D. S., Pinto, A. M., León, M. P., & Café, E. (2017). Estrategia de Seguridad Vial. Contribuyendo a disminuir la brecha de siniestralidad en América Latina y el Caribe: Resultados del primer quinquenio y plan de acción 2016-2020. Banco Interamericano de Desarrollo. Obtenido de:

<file:///C:/Users/pasante4idl/Downloads/Alves%20et%20al%202017%20Estrategia%20Seg%20Vial%20Latam%202015%202020.pdf>



Asimismo, el ODS 11 “Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos, sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”, establece en la meta 2 *“De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad”*;

Que, según el Secretario General de la Comunidad Andina, Jorge Hernando Pedraza, en el año 2016 se produjeron alrededor de 350 mil accidentes de tránsito, dejando 13.800 fallecidos y 135.895 heridos, aproximadamente. Además, que las pérdidas económicas generadas por los siniestros de tránsito representan el 5% del PIB de la región andina, cifra que asciende a 16 mil 500 millones de dólares;

Que, durante la Cumbre Presidencial Andina, realizada en la ciudad de Lima, Perú, el 26 de mayo de 2019, en el marco de los 50 años de la Comunidad Andina, los mandatarios de los Estados andinos declararon como uno de los temas prioritarios para la satisfacción de las necesidades de sus poblaciones, la seguridad vial como condición indispensable para la reducción de siniestros viales, el desarrollo de sistemas de transporte sostenible y el establecimiento de vías seguras para todos los usuarios;

Que, el Parlamento Andino aprobó en el 2019 la *Recomendación N°380 “Fortalecer la seguridad vial en los países andinos exhortando al cumplimiento de las mejores prácticas”*. Esta recomendación busca afrontar la seguridad vial como una prioridad y avanzar hacia los objetivos trazados en el “Decenio de Acción para la Seguridad Vial, 2010 – 2020”;

Que, en el marco de la IV Reunión de los Órganos e Instituciones del Sistema Andino de Integración (SAI), convocada por la Presidencia Pro Tempore del Estado Plurinacional de Bolivia, celebrada el 4 octubre de 2019 en la Paz, Bolivia; se encargó al Parlamento Andino el desarrollo de propuestas de normas comunitarias en las algunas de las temáticas priorizadas por el Consejo Presidencial Andino, entre las que se encuentra la elaboración de una “Estrategia Andina para la Seguridad”;

Que, en esta misma reunión se aprobó la Declaración de la Paz que establece: “La necesidad de evaluar las propuestas de armonización legislativa presentadas por el Parlamento Andino, para que eventualmente puedan ser adoptadas conforme al ordenamiento jurídico comunitario.”;



Por las consideraciones precedentes, y en uso de sus atribuciones reglamentarias, el Parlamento Andino

### RECOMIENDA

**ARTÍCULO PRIMERO.-** Al Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores y a la Comisión de la Comunidad Andina, adoptar la propuesta de Norma Comunitaria para la Estrategia Andina de Seguridad Vial, que fue elaborada previa realización de los estudios técnicos correspondientes, el análisis a las Normas Comunitarias de la CAN, y es aprobada por el Parlamento Andino a través de la presente Recomendación, de la cual parte integral.

**ARTÍCULO SEGUNDO.-** Notificar el presente instrumento al Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores, la Secretaría General del Comunidad Andina, y a los demás órganos e instituciones del Sistema Andino de Integración.

Dada y suscrita a los diecisiete (17) días del mes de abril de 2020.

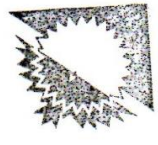
Notifíquese y publíquese.

  
**H. VÍCTOR ROLANDO SOUSA**  
Presidente



PARLAMENTO  
ANDINO  
PRESIDENCIA

  
**DR. EDUARDO CHILINGA MAZÓN**  
Secretario General



PARLAMENTO  
ANDINO  
SECRETARIA  
GENERAL



## **‘PROPUESTA DE NORMA COMUNITARIA PARA LA ESTRATEGIA ANDINA DE SEGURIDAD VIAL**

### **1. Situación actual de seguridad vial y accidentalidad en Latinoamérica.**

A lo largo de los años los países latinoamericanos han venido aunando esfuerzos para que la seguridad vial sea un tema que ocupe las agendas de todos los gobiernos con el fin de disminuir las consecuencias de los siniestros en el entorno social y económico. Los retos que año a año se presentan al interior de los Estados se han intentado superar a través de la implementación de diferentes estrategias y medidas propuestas por las entidades gubernamentales y por los órganos y organismos internacionales. Sin embargo, hacen falta compromisos transversales y coordinados para lograr la transformación del contexto actual en realidades locales y soluciones efectivas, integrales y sostenibles a escala humana.

Las tendencias actuales nos muestran un panorama preocupante, ya que, según el informe realizado por la Organización Panamericana de la Salud, al año mueren en el mundo aproximadamente 1,2 millones de personas como consecuencia de siniestros viales<sup>3</sup> y se estima que otros 50 millones sufren lesiones graves incapacitándolos parcial o totalmente.<sup>4</sup> El impacto económico que sufren los países es bastante alto cuando esta es una problemática que se puede frenar si se ponen en marcha las acciones adecuadas. El costo anual oscila entre el 1 y el 5% del PIB, tratándose de una pérdida a largo plazo insostenible e inaceptable que podría invertirse en el mejoramiento de la calidad de vida de las comunidades.

Para 2020, si se mantienen las mismas condiciones actuales, la cifra de muertos ocasionados por los accidentes viales puede llegar a los casi dos millones,<sup>5</sup> siendo esta la séptima causa de deceso a nivel mundial y la principal causa de muerte entre las personas de 15 a 29 años,<sup>6</sup> por lo que no se puede negar que esta situación es un tema de salud pública que requiere de atención urgente. Los países con bajos ingresos registran el porcentaje más alto de muertes por siniestros viales, pues

---

<sup>3</sup> Informe sobre Seguridad Vial en la Región de las Américas. PAHO, 2015.

<sup>4</sup> Alves, D. S., Pinto, A. M., León, M. P., & Café, E. (2017). Estrategia de Seguridad Vial. Contribuyendo a disminuir la brecha de siniestralidad en América Latina y el Caribe: Resultados del primer quinquenio y plan de acción 2016-2020. Banco Interamericano de Desarrollo. Obtenido de: <file:///C:/Users/pasante4idl/Downloads/Alves%20et%20al%202017%20Estrategia%20Seg%20Vial%20Latam%202015%202020.pdf>

<sup>5</sup> La Seguridad Vial en la Región de las Américas. Organización Panamericana de la Salud, 2016.

<sup>6</sup> Peña, E. d., Millares, E., Díaz, L., Taddia, A., & Bustamante, C. (febrero de 2016). Experiencia de éxito: resumen ejecutivo. Washington DC, Estados Unidos: Banco Interamericano de Desarrollo/Asociación Española de la Carretera.



alrededor del 90% de la totalidad global tienen lugar en esos territorios.<sup>7</sup> En el continente americano las cifras no son alentadoras, de hecho, en América Latina y el Caribe (ALC), la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito está en aumento,<sup>8</sup> y su impacto social y económico casi tres veces más al de los países con altos ingresos, lo cual refleja las grandes desigualdades sociales y económicas de la Región, y la ausencia de políticas públicas efectivas y eficientes.

La siniestralidad vial es la principal causa de mortalidad en niños de 5 a 14 años y la segunda causa de mortalidad en personas de 15 a 29 años<sup>9</sup> en los países del Cono Sur. Según estimaciones de la OPS las lesiones de tránsito cobran la vida de casi 120.000 latinoamericanos cada año.<sup>10</sup> La tasa de fatalidad anual para los países de ALC<sup>11</sup> es de 19,2 por cada 100.000 habitantes; por ejemplo, República Dominicana tiene la cifra más alta de la región con 29,3 fallecidos, por su parte Bolivia tiene una tasa de 23,2, Ecuador está alrededor de 20,1, Colombia en 16,8, Perú 13,9 y Chile 12,4.<sup>12</sup>

El 45% de las víctimas fatales son peatones (en un 22%), incluyendo usuarios vulnerables como ancianos y niños, motociclistas (en un 20%) y ciclistas (en un 2%).<sup>13</sup> Se destaca de igual manera que aproximadamente el 50% del total de los fallecidos en la región se concentran en zonas urbanas, mientras que en países de altos ingresos tan solo el 20% tiene lugar en las grandes urbes. Estas cifras cobran importancia ya que los países de ALC, tienen una tasa de urbanización del 80%, siendo esta la región más urbanizada del mundo, además las proyecciones muestran que para 2050 puede alcanzar el 87%, por lo que la mejora de la seguridad vial resulta un gran desafío para la sostenibilidad y la salud pública de las ciudades de la región.<sup>14</sup>

Respecto a la seguridad vial en la región Andina, la OPS/OMS, estimaron que solo el 2013, alrededor de 154.089 personas han perdido la vida producto de los

---

<sup>7</sup> Objetivos de Desarrollo Sostenible: <http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/>

<sup>8</sup> *Ibidem*.

<sup>9</sup> Peña, E. d., Millares, E., Díaz, L., Taddia, A., & Bustamante, C. (2016).

<sup>10</sup> OPS. (2016). En América Latina se observan pocos progresos en la reducción de muertes en el tránsito. Obtenido de Organización Panamericana de la Salud : [https://www.paho.org/uru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=138:en-america-latina-observan-pocos-progresos-reduccion-muertes-transito&Itemid=240](https://www.paho.org/uru/index.php?option=com_content&view=article&id=138:en-america-latina-observan-pocos-progresos-reduccion-muertes-transito&Itemid=240)

<sup>11</sup> Los países de América Latina y el Caribe.

<sup>12</sup> OMS. (2015). Informe sobre la situación mundial de la Seguridad Vial 2015. Organización Mundial de la Salud.

<sup>13</sup> CEPAL. (2017). Gobernanza de la seguridad vial: resultados del taller de expertos en Buenos Aires, Argentina. Facilitación del Transporte y el Comercio en América Latina y el Caribe (3), 4-10.

<sup>14</sup> PAHO. (2019). Estado de la seguridad vial en la Región de las Américas. Washington: Pan American Health Organización.



traumatismos causados por el tránsito, habiéndose registrado un aumento del 3% a comparación del año 2010, representando el 12% de las defunciones por el tránsito a nivel mundial. Por otro lado, la tasa de mortalidad causada por el tránsito a nivel andino es de 23.4 por 100 000 por habitantes, encontrándonos por encima del promedio regional (15.9 por 100 000 habitantes)<sup>15</sup>.

Frente a la problemática anterior según el informe de la OMS (2015)<sup>16</sup> aunque el 80% de los países de la región cuentan con un organismo interno que se encarga de la seguridad vial, tan solo el 25% posee una estrategia clara, efectiva y eficiente financiada por el gobierno, además, menos de la mitad tiene políticas nacionales que apoyen la inversión en transporte público y la promoción de transportes no motorizados, como el uso de bicicletas y tampoco cuentan con un sistema u organismo que recopile apropiadamente información sobre los costos de las lesiones y defunciones como consecuencia de los accidentes vehiculares. Por la misma línea la CEPAL subraya la insuficiente gestión en el procesamiento de datos, la ausencia de estadísticas sobre los principales indicadores de la accidentalidad y la falta de planes para enfrentar el fenómeno.<sup>17</sup>

En esa misma línea, los Objetivos de Desarrollo Sostenible aprobados en 2015, establecen metas relacionadas con la seguridad vial sobre la reducción de muertes y lesiones producto de los accidentes de tránsito y sistemas de transportes seguros. El ODS N°3 “Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todas las edades”. En su meta 6 se señala que *“De aquí al 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo”* (CEPAL;2015; Pág.13). Asimismo, el ODS 11 “Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos, sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles”, establece en la meta 2 *“De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad”*.<sup>18,19</sup>

---

<sup>15</sup> Parlamento Andino (2019) Recomendación N°380: Fortalecer la Seguridad Vial en los Países Andinos Exhortando al Cumplimiento de las Mejores Prácticas.

<sup>16</sup> OMS. (2015). Informe sobre la situación mundial de la Seguridad Vial 2015. Organización Mundial de la Salud.

<sup>17</sup> MediSur. (2013). Contexto de la Accidentalidad en América Latina. Obtenido de Revista de Ciencias Médicas de Cienfuegos: <http://www.medisur.sld.cu/index.php/medisur/announcement/view/3999>

<sup>18</sup> CEPAL (2015) “Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible”.

<sup>19</sup> Parlamento Andino (2019) Recomendación N°380: Fortalecer la Seguridad Vial en los Países Andinos Exhortando al Cumplimiento de las Mejores Prácticas.





Por su parte, el Secretario General de la Comunidad Andina, Jorge Hernando Pedraza, manifestó que, en el año 2016, se produjeron alrededor de 350 mil accidentes de tránsito que dejaron 13 800 fallecidos y 135 895 heridos; además las pérdidas económicas que generan los siniestros de tránsito representan el 5% del PIB, cifra que asciende a 16 mil 500 millones de dólares en la CAN.<sup>20</sup>

De la misma forma, en la Cumbre Presidencial Andina, realizada en la ciudad de Lima, Perú, el 26 de mayo de 2019, en el marco de los 50 años de la Comunidad Andina, los presidentes declararon como uno de los temas prioritarios para la satisfacción de las necesidades de sus poblaciones, el tema de la seguridad vial para prevenir los accidentes de tránsito en la Comunidad Andina.

Desde el Parlamento Andino, se aprobó en el 2019 la *Recomendación N°380 “Fortalecer la seguridad vial en los países andinos exhortando al cumplimiento de las mejores prácticas”*. Esta recomendación busca afrontar la seguridad vial como una prioridad y avanzar hacia los objetivos trazados en el “Decenio de Acción para la Seguridad Vial, 2010 – 2020”. Asimismo, promueve el cumplimiento de las mejores prácticas a través de normas que aborden los cinco factores de riesgo<sup>21</sup> identificados por la Organización Mundial de la Salud.

En ese sentido, los países de la subregión deben tomar el liderazgo en la implementación de medidas de seguridad vial que incluyan la adopción de una legislación integral sobre factores de riesgo clave, tales como exceso de velocidad, consumo de alcohol y otras sustancias, el uso de cascos y otros elementos de protección, los cinturones de seguridad y sistemas de sujeción para niños, la mejora de la infraestructura vial, además de fortalecer la atención de traumatismos de emergencia para las víctimas de accidentes de tráfico.<sup>22</sup> El desarrollo de una estrategia sobre seguridad vial contribuye a la reducción de las cifras de siniestros, heridos y fallecidos, para lograrlo se deberá trabajar de manera multisectorial, coordinada y conjunta con el fin de establecer una gobernanza de la seguridad vial a nivel local, nacional y subregional.

## **2. Objetivo de la Estrategia.**

---

<sup>20</sup> Cifras extraídas de <http://www.comunidadandina.org/Prensa.aspx?id=11075&title=can-impulsara-implementacion-de-estrategia-andina-de-seguridad-vial&accion=detalle&cat=AF&idfoto=2>

<sup>21</sup> Los cinco principales factores de riesgo son: el exceso de la velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, la no utilización del casco, del cinturón de seguridad o de los sistemas de retención infantil. Los cuales están estrechamente relacionados con la seguridad peatonal, la seguridad de la infraestructura vial o el diseño de vehículos.

<sup>22</sup> *Ibídem*.



La Estrategia Andina para la Seguridad Vial tiene como objetivo contribuir a la reducción de los siniestros de tránsito en la subregión Andina, mediante el fortalecimiento institucional y la definición de un conjunto de intervenciones, sustentadas en políticas exitosas y 'mejores prácticas', para que los Órganos e Instituciones del Sistema Andino de Integración fortalezcan y complementen las acciones desarrolladas por los gobiernos nacionales y locales en materia de seguridad vial<sup>23</sup>.

### 3. Objetivos específicos.

- Promover el desarrollo de un sistema andino de seguridad vial sustentado en la cooperación, intercambio de información y capacitación de las autoridades nacionales y locales en materia de seguridad vial en los Estados miembros.
- Desarrollar una armonización legislativa que favorezca el intercambio de acción entre los países, en temáticas como licencias de conducción, placas de los vehículos, sistemas de retención, sistemas de seguridad, entre otros.
- Establecer acciones para una mayor comprensión sobre los riesgos, la vulnerabilidad y los grados de exposición de los usuarios de las vías de tránsito.
- Definir acciones para la divulgación de la información referente a la seguridad vial y fomentar la creación de una cultura de uso seguro de las vías de tránsito y los sistemas de transporte.
- Establecer acciones generar conductas cívicas, hábitos seguros y de auto cuidado, así como una conciencia sobre los diferentes riesgos a los que están expuestos los diferentes usuarios de las vías de tránsito y los sistemas de transporte.
- Definir estrategias para apoyar a los gobiernos de los países andinos para el diseño de legislación y políticas públicas que garanticen el uso y comercialización de vehículos con tecnologías de seguridad pasiva (evitar el choque) y activa (durante el choque), que respeten los estándares internacionales.
- Promover acciones para el desarrollo de vías de tránsito y sistemas de transporte sostenibles, armónicos con los ecosistemas y, de manera gradual, libres de emisiones de Gases de Efecto Invernadero y otros contaminantes a la atmósfera.

---

<sup>23</sup> **Se entiende por Seguridad vial:** el sistema de estrategias y acciones que buscan la prevención y mitigación de los diferentes riesgos a los que están expuestos los usuarios de las vías de tránsito, los sistemas viales y los sistemas de transporte públicos y privados. La seguridad vial es multisectorial por eso los riesgos de los usuarios abarcan desde la posibilidad de siniestros, la contaminación del aire y acústica, la inseguridad y actividades delictivas, entre otros.





#### 4. Principios.

**Intersectorialidad:** Intervención coordinada de instituciones representativas de más de un sector social, en acciones destinadas, total o parcialmente, a tratar los problemas vinculados con la salud, el bienestar y la calidad de vida. (FLACSO, 2015)<sup>24</sup>. En este caso en todo lo referente a la Seguridad Vial.

**Articulación Interinstitucional e internacional:** Se hace necesario el trabajo conjunto tanto nacional como internacionalmente, entre las instituciones, entidades y organismos gubernamentales propios de cada Estado que intervienen en el manejo, control, aplicación, gestión, promoción y ejecución de estrategias, medidas, acciones, acuerdos y planes en materia de seguridad vial, teniendo en cuenta que el transporte es un elemento fundamental en la integración, el desarrollo, la difusión y afianzamiento de intercambios y lazos regionales.<sup>25</sup>

**Cultura de seguridad vial:** Siendo la principal causa de siniestros de tránsito la conducta humana, la construcción de una cultura de seguridad vial en los ciudadanos andinos es primordial para disminuir los factores de riesgo. Lo anterior será llevado a cabo a través de diversos procesos de formación y educación vial buscando generar conciencia sobre la importancia de un adecuado comportamiento en las vías de tránsito para salvaguardar la integridad de todos los actores.<sup>26</sup>

**Universalidad:** Cada una de las normas, medidas, estrategias, acciones y planes que se pretendan implementar deben ser incluyentes, comprensivas, participativas y equitativas, conjuntamente reconociendo las vulnerabilidades de cada modo de transporte, las necesidades del contexto y las realidades locales a las que se enfrentan.<sup>27</sup>

**Responsabilidad compartida:** la seguridad vial al ser un conjunto de acciones, estrategias, medidas y mecanismos que tienen como fin el asegurar el adecuado funcionamiento de la circulación del tránsito, requiere que cada uno de los actores, desde los que diseñan, construyen, administran y usan las vías y los vehículos, hasta quienes brindan atención luego de ocurrido el siniestro de tránsito, además

---

<sup>24</sup> Recuperado de: Plan estratégico Nacional de Seguridad Vial (PENsv) 2017-2021

<sup>25</sup> Definición construida a partir de lo propuesto en el Documento de la Unión Europea "Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020 " y Plan estratégico Nacional de Seguridad Vial (PENsv) 2017-2021

<sup>26</sup> Definición construida a partir de lo propuesto en el Plan estratégico Nacional de Seguridad Vial (PENsv) 2017-2021

<sup>27</sup> Definición construida a partir de lo propuesto en el Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial de Chile 2019.



de las autoridades propias de cada país, los Estados miembros, los organismos locales y regionales y los agentes de la sociedad civil, asuma una actitud que propenda por la disminución de los riesgos en las vías, la protección de los actores vulnerables y la consolidación de una cultura del respeto por las normas de tránsito.

28

**Progreso constante:** la evaluación periódica de las acciones, estrategias, medidas, planes y mecanismos es esencial para determinar la efectividad, eficiencia, eficacia y adecuado funcionamiento de las mismas, para posteriormente aplicar las mejoras necesarias, todo como parte del proceso que permita cumplir con los objetivos propuestos.<sup>29</sup>

## **5. Ejes Temáticos y Líneas de Intervención de la Estrategia Andina de Seguridad Vial.**

Con la finalidad de obtener resultados eficientes frente al objetivo propuesto en esta Estrategia, se definieron un conjunto de ejes temáticos y se desarrollaron líneas de intervención específicas para cada uno de ellos. Las acciones contenidas en esta Estrategia se encuentran armonizadas con las estrategias nacionales de Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú, así como con el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 de las Naciones Unidas.

La Estrategia Andina se estructura sobre la base de los siguientes seis (6) ejes temáticos, que se encuentran estrechamente relacionados:

### **a. Gobernanza para la Seguridad Vial.**

#### **i. Desarrollo Institucional.**

**Línea 1.** Establecer un comité de coordinación multisectorial de la seguridad vial regional andina, que se encuentre compuesto por representantes de la máxima institución en materia de seguridad vial de los países andinos.

**Línea 2.** Elaborar un plan de implementación, monitoreo y evaluación de la Estrategia Andina de Seguridad Vial. Este plan debe: priorizar y realizar un cronograma con tiempos de la implementación de las líneas de acción; especificar las responsabilidades de las instituciones del Sistema Andino de Integración;

---

<sup>28</sup> Definición construida a partir de lo propuesto en el Documento de la Unión Europea "Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020," en el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2015-2020 y en el Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial de Chile 2019.

<sup>29</sup> Definición construida a partir de lo propuesto en el Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial de Chile 2019



identificar las posibles líneas de financiamiento para las diferentes acciones en materia de seguridad vial, y definir los tiempos e indicadores para la realización de monitoreo y evaluaciones del impacto de las acciones comprendidas en la Estrategia.

**Línea 3.** Crear comités técnicos multisectorial para el desarrollo de las acciones priorizadas en el plan de implementación de la Estrategia Andina de Seguridad Vial, al ser multisectoriales se deben incluir representantes de los órganos e instituciones del Sistema Andino de Integración, de los sectores nacionales de salud, seguridad, industria y comercio de automotores, transporte, y educación, así como de los diferentes tipos de usuarios de las vías de tránsito.

**Línea 4.** Definir diferentes fondos de financiamiento para la ejecución de las acciones en materia de seguridad vial, estos deben tener en cuenta la sostenibilidad financiera fundamentada en una análisis de los costos y beneficios del rendimiento demostrado de las inversiones; la inclusión de metas presupuestarias básicas anuales y a mediano plazo; el establecimiento de procedimientos para la asignación eficiente y eficaz de recursos en todos los programas de seguridad; y la obligatoriedad de utilizar un porcentaje de las inversiones en infraestructuras vial para acciones y estrategias de seguridad.

**Línea 5.** Diseñar una red de jóvenes andinos para difundir 'buenas prácticas' en las vías de tránsito, hábitos de autocuidado, y normativa en materia de seguridad vial para disminuir el grado de exposición de esta población a los siniestros viales.

**Línea 6.** Establecer mecanismos para garantizar la participación en los comités multisectoriales de actores con diferente jerarquía, con el objetivo de incluir la experiencia de diseñadores e implementadores de las políticas públicas, de tomadores de decisiones y de los beneficiarios de las estrategias de seguridad vial.

**Línea 7.** Diseñar una red que incluya a representantes gubernamentales, medios de comunicación, organizaciones de la sociedad civil, instituciones de educación superior, centro de pensamiento, y delegados de los sectores automotriz, de seguros y de construcción de infraestructura de seguridad vial, con el objetivo de producir conocimiento que refuerce las acciones en curso y proponga mejoras fundamentadas en evidencia empírica.

## **ii. Fortalecimiento Normativo.**

**Línea 1.** Desarrollar una norma comunitaria para armonizar los límites nacionales de velocidad. Deberá evaluar el establecimiento de límites máximos de velocidad



en las zonas urbanas inferiores o iguales a 50 km/h, así como definir competencias legislativas para que las autoridades locales puedan reducir los límites de velocidad considerando circunstancias específicas, como la concentración alta densidad de peatones, la existencia de zonas escolares, o instituciones de prestación de servicios vitales como los hospitales.

**Línea 2.** Elaborar una norma comunitaria para armonizar el límite de concentración de alcohol en la sangre (CAS) permitido para la conducción de vehículos motorizados. Se deberá evaluar la posibilidad de establecer un máximo nivel de concentración de alcohol en la sangre igual o inferior a 0,02 g/dl.

**Línea 3.** Diseñar una norma comunitaria para armonizar el uso de sistemas de retención infantil (SRI). Esta normativa debe definir criterios para el uso de estos sistemas de acuerdo a la edad, altura y peso del menor, así como los requisitos en estos mismos criterios para que el menor de edad pueda viajar en el asiento delantero.

**Línea 4.** Desarrollar una norma comunitaria para armonizar el uso obligatorio del cinturón de seguridad en todos los tipos de vehículos (particulares y de servicio público) y en todos los puestos para usuarios de estos vehículos.

**Línea 5.** Reglamentar a nivel regional los requisitos para la implementación de sistemas de gestión de seguridad vial en organizaciones públicas y privadas, especialmente empresas de transporte de pasajeros o mercancía, empresas con flotas de vehículos, empresas con personal de ventas, instalaciones, mantenimiento, repartidores, mensajería etc. Para esta reglamentación es indispensable tener en cuenta los estándares internacionales, especialmente la norma ISO 39001 sobre Sistemas de Gestión de la Seguridad Vial.

**Línea 6.** Desarrollar una reglamentación regional para la implementación de Sistemas de Transporte Inteligente (STI), en los cuales los vehículos intercambian datos e interactúan con las infraestructuras y con los demás vehículos de alrededor para proporcionar a los conductores información óptima.

**Línea 7.** Diseñar una norma comunitaria que armonice las reglamentaciones referentes al uso obligatorio y la calidad de los casco, así como el uso obligatorio de chalecos y sus características para usuarios (incluidos menores de edad) de motos, motocicletas, bicicletas, patinetas y patinetas a motor que transiten por el sistema vial.



**Línea 8.** Elaborar una normativa comunitaria para la armonización de la nomenclatura y los tipos de las licencias de conducción, los periodos de vigencia de las licencias, la edad mínima y máxima para la obtención de licencias y la categorización de los diversos tipos de vehículos, entre otros. Esto permitirá la implementación gradual de un modelo único de licencias de conducción que facilitará la movilidad en la región.

**Línea 9.** Establecer en la normativa regional sobre licencias de conducción, el acceso progresivo a la conducción de motos y motocicletas de gran potencia; es decir, para obtener una licencia de conducción para este tipo de vehículos se deberá demostrar experiencia previa, definiendo un tiempo específico uno o dos años, en la conducción de vehículos de potencia media y baja.

**Línea 10.** Evaluar el marco legal y desarrollar la normativa necesaria para que todas las instituciones de educación primaria y secundaria en la región, tanto en zonas urbanas o rurales, impartan cursos sobre seguridad vial. Para lo cual, es necesario que la legislación garantice financiamiento para la elaboración de material y la capacitación de profesores.

**Línea 11.** Establecer un sistema regional de acreditación, con parámetros y estándares de calidad, para las instituciones de enseñanza de conducción.

**Línea 12.** Evaluar el marco legal y establecer una norma comunitaria que obligue a la realización de auditorías e inspecciones periódicas y aleatorias a la infraestructura vial. Analizando y avanzando en la posibilidad de adherir a los países andinos a estrategias internacionales como el Programa Internacional de Evaluación de Carreteras (IRAP); el cual, mediante una metodología propia, un software de análisis específico y un vehículo especialmente equipado lleva a cabo la inspección del estado de las vías.

**Línea 13.** Establecer un sistema regional de atención de emergencia ante los accidentes de tránsito, lo que incluye el nivel pre hospitalario, hospitalario, post hospitalario, y la rehabilitación de las personas con discapacidad. Así como, fortalecer y especializar las áreas de traumatología y promover la adecuada implementación de las ambulancias para atender los accidentes de tránsito<sup>30</sup>.

**Línea 14.** Crear el Sistema de Placa Vehicular Única Andina que permita identificar a los vehículos que forman parte de la Comunidad Andina.

---

<sup>30</sup> Parlamento Andino (2019) Recomendación N°380: Fortalecer la Seguridad Vial en los Países Andinos Exhortando al Cumplimiento de las Mejores Prácticas.



## **b. Identificación y Conocimiento de los riesgos en materia de seguridad vial.**

Los procesos de identificación y conocimiento de los riesgos en materia de seguridad vial son indispensables para el diseño normativa, políticas públicas e intervenciones eficientes que reduzcan el número de siniestros viales y disminuyan los índices de heridos y de fallecimientos en los mismos. Las líneas de acción propuestas bajo este eje temático buscan generar una mayor comprensión sobre los riesgos, la vulnerabilidad y los grados de exposición de los usuarios de las vías de tránsito. La recolección de datos de calidad es fundamental para la toma de decisiones en las tres fases de los siniestros viales (pre-ocurrencia, ocurrencia y post-ocurrencia).

**Línea 1.** Definir un sistema regional de indicadores cuantitativos y cualitativos que utilizarán todos los países para recolectar información sobre los siniestros viales. Estos datos deberán incluir el número lesiones o muertes, tipo de vehículo (automóvil, camión, motocicleta, bicicleta, etc.), calidad del vehículo, tipo de vía (urbana o rural, autopista, principal, secundaria, troncal, carriles especiales para vehículos no motorizados etc.) tipo de la intersección (con señales de tránsito, con semaforización, glorieta o rotonda), comportamiento de los usuarios en las vías (distancias de desplazamiento, medios de desplazamiento, hábitos de seguridad, etc.), entre otros<sup>31</sup>.

**Línea 2.** Establecer protocolos regionales para la recolección de la información, que garanticen la obtención de datos no fragmentados, accesibles y sustentables.

**Línea 3.** Crear e implementar el Observatorio Andino de Seguridad Vial, como un espacio que contenga un registro regional de la información recolectada por el sistema de indicadores, datos estadísticos e información relevante a los siniestros viales, así como documentación sobre las normas, planes, políticas, buenas prácticas y sistemas viales de los países andinos. Esta plataforma debe convertirse en un canal transparente que genere información fehaciente que permita a los Estados miembros tomar decisiones de manera conjunta y que las instituciones y la ciudadanía dispongan de información de calidad.

---

<sup>31</sup> La Organización Mundial de la Salud tiene una metodología estandarizada que podría servir de base para la creación del sistema de indicadores y la recolección de la información.





### **c. Transformación cultural: usuarios de vías de tránsito más seguros.**

Las acciones y estrategias dentro de este eje temático buscan generar conductas cívicas, hábitos seguros y de auto cuidado, así como una conciencia sobre los diferentes riesgos a los que están expuestos los diferentes usuarios de las vías de tránsito y los sistemas de transporte.

**Línea 1.** Elaborar micro videos y diversos tipos de material audiovisual para llevar a cabo campañas de sensibilización en los medios de comunicación nacionales, las redes sociales de los órganos e instituciones del Sistema Andino de Integración, y los sistemas de transporte público. Estas campañas deben capacitar sobre la normativa en materia de seguridad vial, hábitos seguros en las vías de tránsito y canales de comunicación a las autoridades para denunciar zonas con riesgos y vulnerabilidades en las vías de tránsito y el comportamiento de los usuarios, así mismo, deben estar diseñadas considerando los diferentes rangos etarios de la población.

**Línea 2.** Diseñar un plan para las campañas de sensibilización que garantice la transmisión adecuada del mensaje y acorde con los riesgos que se quieren reducir, el uso rentable de los recursos, la sustentabilidad en el tiempo de las campañas, la cobertura en los diferentes ámbitos geográficos, rango de edades y poblaciones objetivo.

**Línea 3.** Desarrollar un manual didáctico digital y de fácil divulgación sobre prácticas y hábitos seguros en materia de seguridad vial; por ejemplo, cruzar las vías por las zonas demarcadas o los puentes peatonales, seleccionar rutas seguras para cruzar intersecciones, entre otros.

**Línea 4.** Elaborar una estrategia para la profesionalización de los conductores de servicio de transporte público y de aquellos que utilizan automotores, motos o bicicletas como medio de trabajo en la región andina. Puede comprender el desarrollo de módulos virtuales y presenciales de obligatoria asistencia para que conductores y conductoras sean capacitados en las normas de seguridad vial, hábitos seguros de autocuidado, y conocimientos y habilidades mínimas para conducir por las vías de tránsito y respetar a los usuarios vulnerables.

**Línea 5.** Establecer programas de educación no formal sobre seguridad vial, cuyos contenidos varíen dependiendo del rango etario de la población objetivo,



especialmente se deben destinar a niños y niñas entre 6 y 10 años<sup>32</sup>, padres de familia y adultos mayores.

**Línea 6.** Incluir en los programas educativos, además de conocimientos teóricos, estrategias prácticas mediante juegos de rol o el uso de realidad virtual y herramientas multimedia para simular situaciones de la vida real que fortalezcan las competencias y habilidades en materia de seguridad vial.

**Línea 7.** Desarrollar estrategias de incidencia en las instituciones públicas para posicionar la seguridad vial en la agenda pública como una prioridad de Estado, cuya importancia no debe ser transitoria o variar con los cambios de gobierno.

#### **d. Vías de tránsito y movilidad más segura.**

Las acciones planteadas en este eje temático tienen como finalidad apoyar a los gobiernos nacionales para el diseño e implementación de políticas que garanticen la seguridad y calidad de las vías urbanas y rurales; mediante el fortalecimiento de las competencias para la planificación de proyectos de infraestructura y de innovación, así como la evaluación periódica del estado de la infraestructura vial.

**Línea 1.** Implementar un programa regional para fortalecer las competencias de las autoridades locales en materia de desarrollo de proyectos y consecución de financiamiento internacional para el diseño, construcción y funcionamiento de la infraestructura vial, así como para obras que permitan la segregación de flujos y el diseño de espacios seguros para usuarios vulnerables (ciclistas, peatones, etc.).

**Línea 2.** Desarrollar un programa de capacitación para las autoridades locales sobre el diseño y búsqueda de financiamiento para proyectos de implementación de Sistemas de Transporte Inteligentes (ITS). Estos programas deben fortalecer las competencias en todas las etapas de la implementación de un ITS: etapa 1. Estudios de Impacto (prefactibilidad y factibilidad); etapa 2. Diseños Tecnológicos (conceptual, licitación e implementación); etapa 3. Documentación del Proyecto (planos, manuales y procedimientos).

**Línea 3.** Desarrollar un análisis sobre la situación de las vías secundarias y rurales de los países de la región andina, priorizando el diseño de intervenciones en aquellas que presenten el mayor grado de siniestralidad e incluyendo inspecciones regulares para revisar su calidad.

---

<sup>32</sup> Diferentes estudios (Sruik et al. 1088; Thomson 1996, entre otros) han estimado que los niños y niñas entre 6 y 10 años tienen un riesgo cuatro veces mayor de ser víctimas en un siniestro de tránsito.



**Línea 4.** Diseñar un programa regional de auditorías viales que incluya metodologías de evaluaciones periódicas y, también, aleatorias a la infraestructura vial; para lo cual es necesario establecer convenios con empresas certificadores a nivel nacional e internacional que implementen este programa.

**Línea 5.** Implementar una estrategia de formación de auditores de seguridad en la infraestructura vial, que incluya la elaboración y difusión de manuales o guías que establezcan claramente los procedimientos para la realización de las inspecciones.

**Línea 6.** Elaborar programas de capacitación para las autoridades locales competentes en materia de implementación de controles de seguridad vial, móviles y fijos. Estos programas deben incluir buenas prácticas tanto para controles específicos, dirigidos exclusivamente al revisar los niveles de alcohol o la conducción bajo sustancias psicoactivas, como integrales, aquellos que monitorean la mayoría de conductas riesgosas.

**Línea 7.** Establecer estaciones de servicio y de auxilio vial y de descanso.

#### **e. Vehículos más seguros.**

Las acciones establecidas en este eje temático busca apoyar a los gobiernos de los países andinos para el diseño de legislación y políticas públicas que garanticen el uso y comercialización de vehículos con tecnologías de seguridad pasiva (evitar el choque) y activa (durante el choque), que respeten los estándares internacionales.

**Línea 1.** Establecer un mecanismo supranacional que verifique el cumplimiento de la normativa y los estándares internacionales sobre vehículos seguros.

**Línea 2.** Promover el establecimiento de incentivos de diferentes tipos para la renovación del parque vehicular.

**Línea 3.** Crear escenarios de dialogo y cooperación con la industria automotriz para eliminar las diferencias en la fabricación de vehículos y la inclusión de sistemas de seguridad pasiva y activa, así como el cumplimiento de los estándares internacionales referentes a los ensayos de choque para los vehículos de pasajeros.

**Línea 4.** Establecer la obligatoriedad del testeo y la calificación por el Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina y el Caribe (Latin NCAP por sus siglas en inglés) de todos los modelos vehiculares vendidos en el mercado andino.



**Línea 5.** Evaluar la posibilidad y establecer una hoja de ruta para adherir a los países andinos a las Convecciones de Naciones Unidas sobre regulación vehicular de 1985, 1997 y 1998. Estas normativas internacionales proponen estándares para garantizar la inclusión sistemas de seguridad activa y pasiva en los vehículos, el uso eficiente de energía, y la atención integral del cuidado ambiental y la disminución de la contaminación.

**Línea 6.** Diseñar un Sistema de Inspección Vehicular Andino que incluya protocolos y procedimientos diferenciados para la revisión de todos los tipos de vehículo, centros de inspección suficientes considerando el parque vehicular de la región, programas para la formación de los inspectores, estrategias de comunicación e información a la ciudadanía, y mecanismos para el control y la ejecución de sanciones para quienes no aprueben la inspección.

**Línea 7.** Promover la mejora del transporte público, buscando que este sea sostenible y de calidad; además de garantizar la seguridad de sus usuarios mediante inspecciones técnicas contantes y la disposición final de aquellos vehículos cuya vida útil haya concluido y constituyen un riesgo usuarios, así como peatones y ciclistas.

#### **f. Vías de tránsito y sistemas de transporte sostenibles.**

**Línea 1.** Diseñar incentivos fiscales (reducción de los impuestos), sociales (excepciones a las medidas de limitación de la movilidad en las ciudades, por ejemplo el pico y placa), financieros (créditos con menores tasas de interés) y comerciales (reducción de aranceles y medidas no arancelarias), para promover el cambio en el transporte público y privado del uso combustibles fósiles por combustibles de transición (gas, LPG e híbridos), y finalmente hacia energías limpias en materia de transporte como a electromovilidad.

**Línea 2.** Definir un sistema regional de estándares de calidad de los combustibles comercializados, que deberá estar acompañado de estrategias estrictas de evaluación la calidad de los mismos, buscando mejorar el octanaje en las gasolinas y disminuir los niveles de azufre en el diesel.

**Línea 3.** Diseñar estrategias, como carriles exclusivos para vehículos que transporten más de una persona o impuestos por congestión, para promover el



aumento de la ocupación de vehículos particulares, la reducción de la demanda de los mismos e incentivar el uso del transporte público.

**Línea 4.** Desarrollar campañas de concientización de la población sobre el uso seguro de métodos alternativos y no motorizados de transporte como bicicletas, patinetas y escenarios peatonales.

**Línea 5.** Definir líneas de financiamiento específicas para el desarrollo de infraestructura vial segregada por tipos de usuarios. Se deberán construir espacios diferenciados para peatones y para vehículos no motorizados.



### **Anexo: Glosario de Seguridad Vial.**

1. **Accidente:** Es un hecho fortuito que ocurre por casualidad o azar, en donde las causas son poco controlables. <sup>33</sup>
2. **Actor de la vía:** son actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse de un lugar a otro, por lo tanto, se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros (Corporación Fondo de Prevención Vial, 2011).
3. **Accidente de tránsito:** colisión en la que participa al menos un vehículo en movimiento por un camino público o privado y que deja al menos una persona herida o muerta. (UNECE, 2003)
4. **Alcoholemia (concentración de alcohol en la sangre):** cantidad de alcohol en el torrente sanguíneo, por lo común medida en gramos por decilitro (g/dl). (PAHO, 2005).
5. **Alcoholímetro:** instrumento que mide el contenido alcohólico relativo del aliento exhalado por una persona. (PAHO, 2005).
6. **Alineación vertical:** forma que describe la calzada en el plano vertical. (PAHO, 2005)
7. **Amortiguadores de impacto a los costados del camino:** objetos colapsables dispuestos a los lados del camino, o bien “almohadillas” capaces de absorber la energía cinética de las colisiones contra barreras y vallados, que tienen por finalidad reducir la gravedad de los traumatismos por impacto. (PAHO, 2005)
8. **Amortiguadores de impacto:** dispositivos que absorben energía, adosables a las barreras de seguridad y a otros objetos rígidos a los costados del camino, para brindar protección contra los impactos. (PAHO, 2005)
9. **Anclajes del cinturón de seguridad:** puntos del vehículo a los que se sujetan los cinturones de seguridad. (PAHO, 2005)
10. **Aplicaciones vehiculares inteligentes:** tecnologías que comprenden sistemas de comunicación, sistemas de información sobre itinerarios y circulación, sistemas de control autónomo del vehículo y bolsas autoinflables inteligentes. (PAHO, 2005)
11. **Auditorías de seguridad:** verificaciones practicadas en distintas etapas de la ejecución de un proyecto vial, para asegurar que su trazado y funcionamiento cumplan con los principios de seguridad, y para determinar si se requieren modificaciones de diseño ulteriores para prevenir colisiones. (PAHO, 2005)

---

<sup>33</sup> Definición construida a partir de la información propuesta por el Banco Interamericano de Desarrollo en su documento: Accidente vs. Siniestro.





12. **Atención prehospitalaria (APH):** “Conjunto de actividades, procedimientos, recursos, intervenciones y terapéutica prehospitalaria encaminadas a prestar atención en salud a aquellas personas que han sufrido una alteración aguda de su integridad física o mental, causada por trauma o enfermedad de cualquier etiología, tendiente a preservar la vida y a disminuir las complicaciones y los riesgos de invalidez y muerte, en el sitio de ocurrencia del evento y durante su traslado hasta la admisión en la institución asistencial, que puede incluir acciones de salvamento y rescate” (Ministerio de Salud y Protección Social, 2013).
13. **Atropello:** La acción en la que uno o varios peatones son arrollados por un vehículo en movimiento. (ONSET, 2020)
14. **Barrera central separadora:** barrera de seguridad que se instala en medio de la carretera para dividir la calzada y desviar el tránsito, con frecuencia dotada de propiedades elásticas que absorben energía y brindan protección en caso de choque. (PAHO, 2005)
15. **Barreras de seguridad:** barreras que separan el tránsito. Pueden impedir que los vehículos se salgan de la carretera o contener al vehículo que las golpea, disminuyendo así traumatismos graves entre los ocupantes de vehículos. (PAHO, 2005)
16. **Bolsas autoinflables para pasajeros:** dispositivos de seguridad instalados en los automotores frente al asiento delantero del acompañante del conductor, que se inflan para su protección en ciertas colisiones. (PAHO, 2005)
17. **Bolsas autoinflables:** dispositivos de seguridad instalados en los vehículos para proteger al conductor y a los pasajeros, en caso de choque. (PAHO, 2005)
18. **Cámaras detectoras de excesos de velocidad:** cámaras instaladas en determinados sitios, o bien utilizadas por las patrullas policiales móviles, para fotografiar a los vehículos que exceden el límite permitido de velocidad. (PAHO, 2005)
19. **Choque vehicular:** colisión o incidente en la vía pública, que puede o no causar heridas, con la participación de al menos un vehículo en movimiento. (PAHO, 2005)
20. **Cinturón de seguridad:** dispositivo de retención para el ocupante de un vehículo, que este se coloca para protegerse de traumatismos, no ser despedido del vehículo ni proyectado hacia adelante en caso de colisión o desaceleración súbita. (PAHO, 2005)
21. **Compatibilidad entre vehículos:** mejoramiento de la interacción estructural entre los vehículos cuando chocan. (PAHO, 2005)
22. **Composición del tránsito:** forma y estructura de los distintos modos de transporte, motorizados y no motorizados, que comparten la misma red vial. (PAHO, 2005)
23. **Despeje de calzadas:** eliminación sistemática de todos los elementos de riesgo en las adyacencias de un camino, para minimizar las probabilidades de traumatismos en caso de que un vehículo se despiste. (PAHO, 2005)



24. **Dispositivos de control de tránsito:** Señales verticales y horizontales, marcas en pavimento, semáforos y dispositivos auxiliares tienen la función de facilitar a los usuarios la observancia estricta de las reglas que gobiernan la circulación del tránsito automotor, tanto en caminos, puentes y cruces con ferrocarriles, así como en calles de la ciudad. (Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú, 2018)
25. **Dispositivos de retención para niños:** sillas de seguridad y otros elementos de retención especiales para niños, diseñados de acuerdo con su edad y su peso, que les brindan protección en caso de choque. (PAHO, 2005)
26. **Educación Vial:** acciones educativas, iniciales y permanentes, cuyo objetivo es favorecer y garantizar el desarrollo integral de los actores de la vía, tanto a nivel de conocimientos sobre la normativa, reglamentación y señalización vial, como a nivel de hábitos, comportamientos, conductas, y valores individuales y colectivos, de tal manera que permita desenvolverse en el ámbito de la movilización y el tránsito en perfecta armonía entre las personas y su relación con el medio ambiente, mediante actuaciones legales y pedagógicas, implementadas de forma global y sistémica, sobre todos los ámbitos implicados y utilizando los recursos tecnológicos más apropiados. (Congreso de la República de Colombia, 2011)
27. **Elementos activos de la seguridad vial:** Se refiere al conjunto de mecanismos o dispositivos del vehículo automotor destinados a proporcionar una mayor eficacia en la estabilidad y control del vehículo en marcha para disminuir el riesgo de que se produzca un accidente de tránsito. (Ministerio de Transporte de Colombia, 2015)
28. **Elementos pasivos de la seguridad vial:** son los elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar los posibles daños a los ocupantes del vehículo. (Ministerio de Transporte de Colombia, 2014)
29. **Encandilamiento:** es la acción de deslumbrar, enceguecer, encandilar, cegar, molestar o relumbrar a otro conductor con las luces altas del automotor. (PAHO, 2005)
30. **Espaciamiento entre vehículos:** distancia entre dos automotores que circulan uno detrás de otro. (PAHO, 2005)
31. **Evaluación de la conformidad:** se define como la demostración de que se cumplen los requisitos especificados relativos a un producto, proceso, sistema, persona u organismo, y su campo incluye actividades tales como el ensayo/prueba, la inspección, la certificación, así como la acreditación de organismos de evaluación de la conformidad. (Ponce Reyes & Alejandra, 2006).
32. **Factores de riesgo:** Son aquellos que en menor o mayor grado influyen en que un hecho de tránsito suceda. Las principales causas son: exceso de velocidad, conducción bajo efectos de bebidas alcohólicas o fermentadas, no usar casco, el cinturón de seguridad o



- sistemas de retención infantil, los distractores y el uso de celular al conducir. (ONSET, 2020)
33. **Gestión del tránsito:** planeamiento, coordinación, control y organización de la circulación para lograr un aprovechamiento eficiente y apropiado de la capacidad vial existente. (PAHO, 2005)
  34. **Hidroplaneo:** desplazamiento de las ruedas bloqueadas de un vehículo sobre la vía mojada. Se produce cuando el neumático pierde contacto con la calzada por la acción del agua, que actúa como cuña entre ambas superficies. (ISEV, 2008).
  35. **Homologación:** “Es la confrontación de las especificaciones técnico-mecánicas, ambientales, de pesos, dimensiones, comodidad y seguridad con las normas legales vigentes para su respectiva aprobación” (Código Nacional de Tránsito, 2002).
  36. **Integridad del compartimiento de los ocupantes (habitáculo):** características estructurales de un automotor que aseguran al compartimiento de los pasajeros cierta resistencia a la deformación violenta en caso de colisión con otro vehículo u objeto. (PAHO, 2005).
  37. **Intersecciones separadas por niveles:** intersecciones o cruces que separan a peatones y ciclistas de los usuarios motorizados de la vía pública, para evitar conflictos, por ejemplo, construyendo puentes peatonales sobre las carreteras. (PAHO, 2005).
  38. **Lentificación del tránsito:** estrategia orientada a reducir en forma significativa las velocidades vehiculares en una zona urbana o sobre una arteria principal, a fin de proteger a los residentes y a los usuarios vulnerables de la vía pública, y mejorar la calidad de vida de los habitantes de la zona. (PAHO, 2005)
  39. **Licencia de conducción:** Documento público de carácter personal e intransferible expedido por autoridad competente, el cual autoriza a una persona para la conducción de vehículos con validez en todo el territorio nacional.
  40. **Luces de freno altas:** luces de freno instaladas en la ventanilla trasera de un vehículo para que estén a la altura de los ojos de quien conduce el automóvil que circula detrás y resulten por ende fácil y rápidamente visibles. (PAHO, 2005).
  41. **Mantenimiento vial:** Conjunto de actividades técnicas destinadas a preservar en forma continua y sostenida el buen estado de la infraestructura vial, de modo que se garantice un servicio óptimo al usuario; puede ser de naturaleza rutinaria o periódica. (Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú, 2018)
  42. **Movilidad segura:** Se refiere a la disminución de los índices de siniestralidad vial, que producen los hechos de tránsito, fomentando un cambio de actitud en el uso y diseño de la infraestructura vial por parte de los usuarios. (ONSET, 2020)
  43. **Movilidad reducida:** “Es la restricción para desplazarse que presentan algunas personas debido a una discapacidad o que sin ser discapacitadas presentan algún tipo de limitación en su capacidad de relacionarse con el entorno al tener que acceder a un espacio o



- moverse dentro del mismo, salvar desniveles, alcanzar objetos situados en alturas normales” (Congreso de la República de Colombia, 2009)
44. **Ocupante “fuera de su sitio”:** conductor o pasajero de un vehículo que se halla fuera de su asiento en el instante de una colisión, como podría serlo un niño acostado a lo largo del asiento trasero. (ONSET, 2020)
  45. **Operación vial:** Conjunto de actividades que se inician al término de una intervención de la vía y tienen por finalidad mantener un nivel de servicio adecuado. Están referidas al cuidado y vigilancia de los elementos confortantes de la vía incluyendo la preservación de la integridad física del Derecho de Vía, el control de cargas y pesos vehiculares, los servicios complementarios, medidas de seguridad vial así como la prevención y atención de emergencias viales. (Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú, 2018)
  46. **Pasajeros:** la persona natural, usuaria del servicio de transporte internacional, portadora de un boleto de viaje emitido a su nombre. (Comunidad Andina, 1997)
  47. **Pavimento antiderrapante:** superficie de una calle o carretera recubierta con materiales cuya finalidad es impedir que derrapen los vehículos o que resbalen los peatones. (PAHO, 2005).
  48. **Peatón:** Cualquier persona implicada en un hecho de tránsito con víctimas, distinta de un conductor o un pasajero. (OISEVI, 2009).
  49. **Red vial:** Conjunto de carreteras que pertenecen a la misma clasificación funcional (Nacional, Departamental o Regional y Vecinal o Rural). (Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú, 2018)
  50. **Reflectores:** materiales que reflejan la luz para mejorar la visibilidad. También pueden colocarse sobre los vehículos sin motor y sobre los objetos a los costados de los caminos. (PAHO, 2005).
  51. **Refugios centrales:** espacios en medio de la calzada, donde los peatones pueden detenerse a esperar que ceda el tránsito para terminar de cruzar. (PAHO, 2005).
  52. **Rehabilitación psicosocial:** es el proceso de cambio de una disfunción ocupacional a lo largo de la vida de la persona afectada de trastorno mental hacia el desempeño ocupacional dentro de su entorno comunitario, en una cultura predeterminada (Mazorra, 2004).
  53. **Relleno protector:** revestimiento interior de los cascos de ciclistas, motociclistas y otros conductores de vehículos, o del interior de los automotores, que ofrece protección en los choques al absorber energía del impacto. (PAHO, 2005).
  54. **Resalto:** elevación convexa transversal a la calzada; actúa sobre la dinámica de los vehículos de modo que los conductores deban disminuir la velocidad para evitar sacudidas molestas o daños a sus vehículos. (PAHO, 2005).



55. **Riesgo vial:** Probabilidad de que la infraestructura vial sufra daños, como consecuencia de fenómenos de la naturaleza y/o antrópicos. (Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú, 2018)
56. **Seguridad pasiva:** todo dispositivo que proteja automáticamente a los ocupantes de un vehículo, tal como cinturones de seguridad, tablero con relleno protector, parachoques, parabrisas laminado, apoyacabezas, columna de dirección colapsable y bolsas autoinflables. (PAHO, 2005).
57. **Seguridad vial:** el sistema de estrategias y acciones que buscan la prevención y mitigación de los diferentes riesgos a los que están expuestos los usuarios de las vías de tránsito, los sistemas viales y los sistemas de transporte públicos y privados. La seguridad vial es multisectorial por eso los riesgos de los usuarios abarcan desde la posibilidad de siniestros, la contaminación del aire y auditiva, la inseguridad y actividades delictivas, entre otros. (Elaboración propia)
58. **Señal de Tránsito:** Señal de tránsito es todo dispositivo, signo, demarcación e inscripción colocada por las autoridades con el objeto de informar, prevenir y reglamentar la circulación. (Código Nacional de Tránsito de Bolivia, 1973)
59. **Señalización vial:** Dispositivos que se colocan en la vía, con la finalidad de prevenir e informar a los usuarios y regular el tránsito, a efecto de contribuir con la seguridad del usuario. (Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú, 2018)
60. **Siniestro:** Es un concepto que se refiere a un hecho causal producto de la interacción entre diferentes factores que pueden ser identificables. Son hechos predecibles y por tanto prevenibles al controlar e identificar las causas.<sup>34</sup> (PAHO, 2005).
61. **Siniestro de circulación con víctimas:** Cualquier hecho de tránsito con implicación de al menos un vehículo en movimiento, que tenga lugar en una vía pública o en una vía privada a la que la población tenga derecho de acceso, y que tenga como consecuencia al menos una persona herida o muerta. (PAHO, 2005).
62. **Siniestro mortal:** Cualquier hecho de tránsito con víctimas a consecuencia del cual fallece al menos una persona. (PAHO, 2005).
63. **Siniestro no mortal:** Cualquier hecho de tránsito con víctimas distinto de un accidente mortal. (OISEVI, 2009).
64. **Transporte sostenible:** sistematización del transporte que cumple el objetivo primordial de trasladar a personas y bienes, a la vez que contribuye a lograr simultáneamente sustentabilidad ambiental, económica y social. (PAHO, 2005).
65. **Tránsito:** Son todas aquellas actividades relacionadas con la regulación, control, ordenamiento y administración de la circulación terrestre y acuática de las personas y vehículos, sus conductores y pasajeros, estacionamiento de vehículos, señalización,

---

<sup>34</sup> Definición construida a partir de la información propuesta por el Banco Interamericano de Desarrollo en su documento: Accidente vs. Siniestro.



semaforización, uso de vías públicas, educación vial y actividades de policía, relacionadas con el tránsito en las vías públicas. Para temas relacionados con la seguridad vial, se utilizará el término “tránsito”, como sinónimo de “tráfico”. (ONSET, 2020).

66. **Traumatismos causados por el tránsito:** lesiones, mortales o no, resultantes de una colisión. (PAHO, 2005).
67. **Usuario de la vía pública:** persona que circula por algún tramo de la red vial como usuario de un medio de transporte, motorizado o no. (PAHO, 2005).
68. **Usuarios vulnerables de la vía pública:** los usuarios más expuestos a los riesgos del tránsito, como los peatones, los ciclistas y los pasajeros del transporte público. Los niños, las personas de edad avanzada y los discapacitados pueden también incluirse en esta categoría. (PAHO, 2005).
69. **Vallas y rieles de contención:** barreras rígidas, semirrígidas o flexibles colocadas al costado o en el centro de una calzada, para desviar o contener a automotores que se despidan, evitando, en el segundo caso, que un vehículo atraviese el centro de la calzada y se estrelle contra el tránsito que circula en sentido contrario. (PAHO, 2005).
70. **Vehículo automotor:** todo aparato provisto de un motor propulsor, destinado a circular por el suelo para el transporte de personas o bienes, incluyendo cualquier elemento montado sobre ruedas que le sea acoplado. No quedan comprendidos dentro de esta definición los vehículos que circulan sobre rieles y vehículos agrícolas e industriales siempre y cuando no circulen por vías o lugares públicos por sus propios medios. (Presidente de la República de Colombia, 1993)
71. **Vía:** carretera, camino o calle, abierta a la circulación pública.
72. **Víctima:** toda persona que ha sufrido en su salud como consecuencia de un accidente de tránsito, de un vehículo catastrófico de origen natural, de un evento terrorista o de otro evento aprobado. (Ministerio de Protección Social de Colombia, 2015)
73. **Víctima mortal de una colisión:** defunción como consecuencia de un choque, registrada en los 30 días subsiguientes. (UNECE, 2003)
74. **Volumen de tránsito:** cantidad de vehículos que pasan por un tramo dado de calzada durante un tiempo determinado. (ISEV, 2008).
75. **Zonas de transición:** marcación o elementos viales configuradores de un acceso que establece la transición entre carreteras de alta velocidad y caminos de menor velocidad; por ejemplo, bandas sonoras, resaltos e indicaciones visuales en el pavimento y en las rotondas, y otras medidas apropiadas de ingeniería vial. (PAHO, 2005).





## **Bibliografía.**

- Código Nacional de Tránsito de Bolivia, (1973)  
<https://www.lbc.bo/assets/file/Normativa/CODIGO-NACIONAL-DE-TRANSITO.pdf>
- Comunidad Andina de Naciones, Decisión 398, (1997).
- Congreso de la República de Colombia, Ley 1503 de 2011, (2011). Obtenido de:  
[http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_1503\\_2011.html](http://www.secretariasenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1503_2011.html)
- Congreso de la República de Colombia, Ley 1287 de 2009. (2009) Obtenido de:  
[https://www.mintic.gov.co/portal/604/articles-3658\\_documento.pdf](https://www.mintic.gov.co/portal/604/articles-3658_documento.pdf)
- Corporación Fondo de Prevención Vial. (2011). ¿Todos los caminantes son peatones? Primer Estudio de Caracterización del Comportamiento de Peatones en Colombia. Bogotá D.C.: Corporación Fondo de Prevención Vial.
- Economic Commission for Europe Intersecretariat Working Group on Transport Statistics. Glossary of transport statistics, 3rd Ed. New York, NY, United Nations Economic and Social Council, 2003 (TRANS/WP.6/2003/6) Obtenido de:  
<http://www.unece.org/trans/main/wp6/pdfdocs/glossen3.pdf>.
- EUROSTAT-ITF-UNECE, Intersecretariat Working Group on Transport Statistics. “Glossary for transport statistics”, 4th ed:  
<http://www.unece.org/trans/main/wp6/pdfdocs/glossen4.pdf>
- ISEV. (2008). Aspectos Generales del Tránsito y la Seguridad Vial. Instituto de Seguridad y Educación Vial. Obtenido de: <http://www.ecofield.com.ar/images-blog/IMAGES/SVF1.pdf>
- Ministerio de Protección Social de Colombia, Decreto 056 de 2015, (2015)  
<https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/DE/DIJ/decreto-0056-de-2015.pdf>
- Ministerio de Transporte de Colombia, Resolución 1565 de 2014, (2014)  
[https://www.arlsura.com/files/res1565\\_14.pdf](https://www.arlsura.com/files/res1565_14.pdf)
- Ministerio de Transporte de Colombia, Guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial, (2014), p. 8.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú. (2018) Glosario de Términos de uso frecuente en proyectos de infraestructura vial. Lima. Obtenido de:  
[http://transparencia.mtc.gob.pe/idm\\_docs/normas\\_legales/1\\_0\\_4032.pdf](http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_4032.pdf)
- Ministerio de Salud y Protección Social, (2013). Resolución 1441 del 06 de mayo de 2013. Bogotá, Colombia. Obtenido de:  
<https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/DE/DIJ/resolucion-1441-de-2013.pdf>
- OISEVI. (2009). Glosario. Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial. Obtenido de:  
<https://www.oisevi.org/a/index.php/estadisticas/glosario>



- ONSET. (2020). Glosario de seguridad vial. Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito. Guatemala. Obtenido de: <http://onset.transito.gob.gt/index.php/quienes-somos>
- PAHO. (2005). Glosario. Organización Panamericana de la Salud. Obtenido de: [http://www.paho.org/Spanish/DD/PUB/glosario\\_PC599.pdf](http://www.paho.org/Spanish/DD/PUB/glosario_PC599.pdf)
- Presidente de la República de Colombia, Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, Artículo 192, (1993)
- Ponce Reyes, Y., & Alejandra, L. H. (2006). Evaluación de la Conformidad y Metrología.