

# GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO

## ORDENANZA REGIONAL N° 000003

Callao, 13 de marzo del 2014

EL PRESIDENTE DEL GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO:

POR CUANTO:

El Consejo Regional, del Gobierno Regional del Callao en Sesión del 13 de marzo del 2014.

CONSIDERANDO:

Que, los Gobiernos Regionales son personas jurídicas de derecho público, emanan de la voluntad popular, y gozan de autonomía política, económica y administrativa, y tienen por misión, organizar y conducir la gestión pública regional, de acuerdo a sus competencias exclusivas, compartidas y delegadas en el marco de las políticas nacionales y sectoriales, para contribuir al desarrollo integral y sostenible de la Región.

Que, el inciso a) del artículo 15° de la Ley Orgánica de Gobierno Regionales – Ley N° 27867, establece que son atribuciones del Consejo Regional: *“Aprobar, modificar o derogar las normas que regulan o reglamenten los asuntos y materias de competencia y funciones del Gobierno Regional”*.

Que, de conformidad con lo previsto por el artículo 56° de la Ley N° 27867, son funciones específicas aquellas de formular, aprobar, ejecutar, evaluar, dirigir, controlar y administrar los planes y políticas en materia de transportes de la Región, de conformidad con las políticas nacionales y los planes sectoriales.

Que, mediante Decreto Supremo N° 013-2007-MTC de fecha 26 de julio de 2007, se aprobó el Plan Nacional de Seguridad Vial para el periodo 2007-2011, estableciéndose veinte (20) objetivos estratégicos específicos, entre los que se encuentran el objetivo estratégico específico Nro. 15: *“Incorporación del Plan Nacional de Seguridad Vial al interior de los planes operativos de los sectores integrantes del CNSV, así como de los Gobiernos Regionales y Municipales del país.”*

Que, mediante Decreto Supremo N° 023-2008-MTC se modificó el artículo 3° del Decreto Supremo N° 010-96-MTC que creó el Consejo Nacional de Seguridad Vial, decretando que los Gobiernos Regionales, en el marco de sus competencias, constituirán los Consejos Regionales de Seguridad Vial encargados de elaborar los Planes Regionales de Seguridad Vial en armonía con el Plan Nacional de Seguridad Vial y ejecutar los mismos en sus jurisdicciones.

Que, mediante Resoluciones Ejecutivas Regionales N° 311-Gobierno Regional del Callao y N° 529-Gobierno Regional del Callao, modificada por Resolución Ejecutiva Regional N° 000299 de fecha 22 de junio del 2011, se constituyó el Consejo Regional de Seguridad Vial del Callao, el mismo que está integrado por el Presidente del Gobierno Regional del Callao, quien lo preside, el Director Regional de Educación del Callao, el Director Regional de Salud del Callao, el Director Regional de



**Artículo Primero.-** Aprobar, el Plan Regional de Seguridad Vial para la Región Callao Periodo 2014 – 2018, aprobado por unanimidad por el Consejo Regional de Seguridad Vial del Callao en sesión del día 27 de febrero del 2014, con lo cual se pretende sentar las bases de una política regional coherente y articulada en materia de prevención de colisiones de tránsito, así como de las graves consecuencias que éstos generan en las personas, sus familias y la sociedad en su conjunto. Este documento consta de seis (06) Objetivos Estratégicos, cinco (05) Ejes, diecisiete (17) Estrategias Específicas y veinticinco (25) Indicadores, que como Anexo se incorpora como parte integrante de la presente ordenanza regional.

**Artículo Segundo.-** Encargar a la Gerencia Regional de Planeamiento, Presupuesto y Acondicionamiento Territorial, de conformidad con el artículo 6° del Decreto Supremo N° 024-2001-MTC, disponer los recursos necesarios para la implementación y funcionamiento del Consejo Regional de Seguridad Vial, así como para la ejecución de los planes, programas, campañas y demás actividades de seguridad vial comprendidos en el Plan Regional de Seguridad Vial del Callao Periodo 2014-2018.

**Artículo Tercero.-** Encargar a la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones en calidad de Secretaria Técnica del Consejo Regional de Seguridad Vial del Callao, la implementación, el seguimiento y monitoreo de las estrategias específicas del Plan Regional de Seguridad Vial para la Región Callao – Periodo 2014 al 2018.

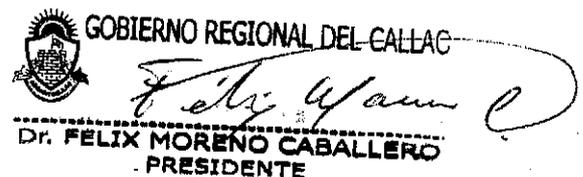
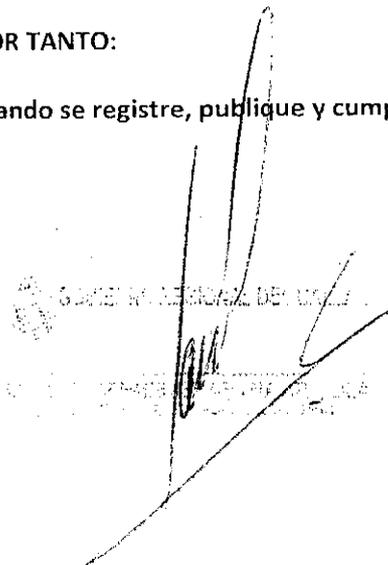
**Artículo Cuarto:** Encargar a la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones, en su calidad de Secretaria Técnica del Consejo Regional de Seguridad Vial del Callao, efectué las coordinaciones necesarias para hacer de conocimiento a los diversos autoridades de los organismos públicos y privados de alcance nacional, regional y local de los alcances de la presente Ordenanza Regional, para su estricto cumplimiento en la Región Callao.

**Artículo Quinto.-** Encargar a la Secretaria del Consejo Regional del Gobierno Regional del Callao, la publicación en el diario oficial El Peruano, de la presente ordenanza regional, entrando en vigencia al día siguiente de su publicación.

**Artículo Sexto.-** Encargar a la Oficina de la Tecnología de la Información y Comunicaciones la publicación del presente dispositivo legal y de su anexo en el portal institucional del Gobierno Regional del Callao: [www.regioncallao.gob.pe](http://www.regioncallao.gob.pe)

**POR TANTO:**

**Mando se registre, publique y cumpla.**



GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO  
Dr. FELIX MORENO CABALLERO  
PRESIDENTE

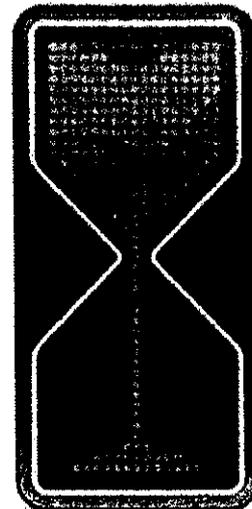
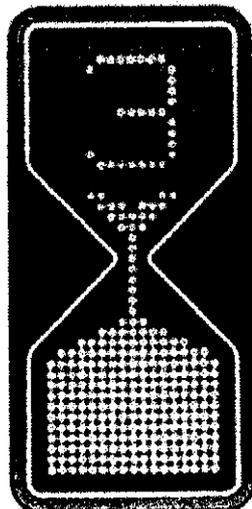
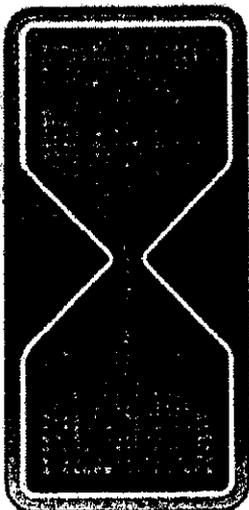
ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

CRISTIAN OMAR HERNÁNDEZ DE LA CRUZ  
Jefe de la Oficina de Trámite Documentario y Archivos  
FEDATARIO INSTITUCIONAL  
GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO  
Nº... 0062 Fecha... 12 MAR 2014



# PLAN REGIONAL DE SEGURIDAD VIAL

## Periodo 2014 - 2018



CONTENIDO

CRISTIAN OMAR HERNANDEZ DE LA CRUZ  
Jefe de la Oficina de Trámite Documentario y Archiv.  
FEDATARIO INSTITUCIONAL  
GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO

No. 0002 Reg. 12 MAR 2014

**PRESENTACIÓN.**

- I. ANTECEDENTES.
- II. ESTADO ACTUAL DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA REGIÓN CALLAO.
- III. DIAGNOSTICO DE LA SEGURIDAD VIAL
- IV. IDENTIFICACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA DE LA SEGURIDAD VIAL.
- V. MARCO CONCEPTUAL DE LAS ESTRATEGIAS.
- VI. MISION, VISION, OBJETIVOS Y LÍNEAS DE ACCIÓN.
- VII. ESTRATEGIAS

**EDUCACIÓN Y COMUNICACIÓN.**

**Estrategia Específica 01:**

EJECUCIÓN DEL PROGRAMA EDUCATIVO EN SEGURIDAD VIAL AL INTERIOR DEL SISTEMA EDUCATIVO REGIONAL

**DESARROLLO, INVESTIGACIÓN Y GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL.**

**Estrategia Específica 02:**

DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DEL PROGRAMA DE COMUNICACIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

**Estrategia Específica 03:**

DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DE UN SISTEMA DE RECOLECCIÓN DE DATOS DE COLISIONES DE TRÁNSITO

**Estrategia Específica 04:**

MONITOREAR EL DESARROLLO DE LOS SISTEMAS DE REVISIONES TÉCNICAS VEHICULARES

**Estrategia Específica 05:**

IMPLEMENTACIÓN DE PROGRAMAS PARA LA DETECCIÓN Y ELIMINACIÓN DE PUNTOS NEGROS VIALES

**Estrategia Específica 06:**

PROGRAMA DE MEJORAMIENTO DEL SISTEMA DE EVALUACIÓN DE POSTULANTES PARA LA OBTENCIÓN DE LICENCIAS DE CONDUCIR

**Estrategia Específica 07:**

MEJORAMIENTO EN LOS PROCESOS DEL SISTEMA DE EMERGENCIA, RESCATE Y CALIDAD EN LA ASISTENCIA DE HERIDOS PRODUCTO DE COLISIONES DE TRÁNSITO

**Estrategia Específica 08:**

IMPLEMENTACIÓN DE CONVENIOS DE COOPERACIÓN CON INSTITUCIONES PÚBLICAS Y PRIVADA EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL

**Estrategia Específica 09:**

IMPLEMENTACIÓN DE TECNOLOGÍAS APLICADAS AL CONTROL Y/O FISCALIZACIÓN DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO

**INFRAESTRUCTURA E INGENIERIA VIAL.**

**Estrategia Específica 10:**

PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURA VIAL

**Estrategia Específica 11:**

IMPLEMENTACIÓN DE PROGRAMAS DE AUDITORÍAS VIALES

CRISTIAN OMAR FERNANDEZ DE LA CRUZ  
Jefe de la Oficina de Trámite Documentario y Archivo  
FEDATARIO INSTITUCIONAL  
GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO  
Ej. N° 0082 Fecha: 12 MAR. 2014

**GESTIÓN, CONTROL, FISCALIZACIÓN DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE.**

**Estrategia Específica 12:**

PROGRAMA DE FORTALECIMIENTO DEL ACCIONAR POLICIAL PARA EL CONTROL Y FISCALIZACIÓN DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

**Estrategia Específica 13:**

ORDENAMIENTO DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS

**Estrategia Específica 14:**

DEL USO RACIONAL Y ADECUADO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT) Y EL CERTIFICADO CONTRA COLISIONES DE TRÁNSITO (CAT)

**Estrategia Específica 15:**

IMPLEMENTAR LOS OBSERVATORIOS REGIONALES DE SEGURIDAD VIAL

**Estrategia Específica 16:**

IMPLEMENTAR EL APOYO A LAS PERSONAS AFECTADAS POR LAS COLISIONES DE TRÁNSITO

**COORDINACIÓN Y LIDERAZGO DEL PLAN REGIONAL DE SEGURIDAD VIAL.**

**Estrategia Específica 17:**

LIDERAZGO DEL PLAN REGIONAL DE SEGURIDAD VIAL

VIII. PRODUCTOS.

IX. INDICADORES.

X. PRESUPUESTO Y METAS FÍSICAS



Secretaría Técnica del Consejo Regional de Seguridad Vial  
Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones

CRISTIAN OMAR HERNANDEZ DE LA CRUZ  
Jefe de la Oficina de Trámite Documentario y Archivado

**PRESENTACIÓN:**

El Gobierno Regional del Callao pone en marcha el Plan Regional de Seguridad Vial, el mismo que se encuentra avocado a orientar la ejecución de acciones coordinadas y recursos humanos, económicos y logísticos compartidos, destinados al cumplimiento de su fin primordial que es la protección de la vida humana en su jurisdicción en un ambiente de armonía y paz social.

En este sentido, asumir decididamente el reto de mejorar la Seguridad Vial, promoviendo el cumplimiento y fiscalización de los dispositivos legales vinculados al transporte y tránsito terrestre, aunado a la prevención mediante la capacitación y sensibilización ante las causas y consecuencias de la accidentalidad y sustentando en la integración de todos los agentes públicos o privados involucrados, se convierten en requisitos indispensables para alcanzar los objetivos propuestos que han inspirado el presente Plan Regional.

La tragedia humana que se involucra dentro y alrededor de la siniestralidades de tránsito, representa además de los impactos socio económicos, un aspecto importante que obligan a las autoridades que conformamos el Consejo Regional de Seguridad Vial, a desarrollar e implementar una serie de estrategias coordinadas de prevención y acción directa en cada uno de los sectores de su competencia, para ello es importante y fundamental tener presentes tal como lo ha señalado el propio Consejo Nacional de Seguridad Vial, que la voluntad política sea decidida para encauzar y coordinar estos esfuerzos a favor de la persona humana.

En la actualidad son 25 Consejos Regionales de Seguridad Vial, que corresponden a la totalidad de regiones del país, se encuentra avocados políticamente a encaminar sus esfuerzos institucionales a favor de la seguridad vial en sus respectivas jurisdicciones.

Por ello conjuntamente con una serie de acciones a nivel mundial, tales como la Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial implementado del 23 al 29 de abril del año 2007 y asimismo la Década de Acción para la Seguridad Vial para el periodo del año 2011 al año 2020, marcan entre otras acciones un conjunto de decisiones supranacionales de carácter obligatorio para sus miembros, constituyen asimismo un llamado en la concienciación internacional sobre la problemática generalizada, invocando para las autoridades la toma de decisiones intergubernamentales y sociales en procurar políticas claras y concretas que busquen el bienestar del ciudadano a nivel mundial.

Es por eso, que el Gobierno Regional del Callao, la Dirección Regional de Educación del Callao, la Dirección Regional de Salud del Callao, la Dirección Regional de Trabajo y Promoción del Empleo del Callao como agentes involucrados y la Policía Nacional del Perú han asumido como objetivo esencial la mejora de la Seguridad Vial en los desplazamientos diarios de sus ciudadanos y visitantes.

Siguiendo las recomendaciones del Consejo Nacional de Seguridad Vial expuestas en el "Plan Nacional de Seguridad Vial para el periodo 2007 – 2011" aprobado mediante D.S. N° 013 – 2007 – MTC, publicado en el diario oficial El Peruano con fecha 26 de abril de 2007, el mismo que con las adaptaciones necesarias de acuerdo a las características de movilidad, infraestructuras y recursos de la Provincia Constitucional del Callao, se ha formulado el PLAN REGIONAL DE SEGURIDAD VIAL del Callao para el periodo 2013-2018, para las consideraciones del Consejo Regional de Seguridad Vial del Callao.

En el referido plan se han definido diez etapas: Antecedentes, Estado actual de la Seguridad Vial en la Región Callao, Diagnóstico de la Seguridad Vial, Identificación de la problemática de la Seguridad Vial, Marco conceptual de las estrategias, Misión Visión Objetivos y Líneas de Acción, Estrategias, Actividades y Acciones Centrales, Indicadores, Presupuesto y Metas Físicas.

Secretaría Técnica del Consejo Regional de Seguridad Vial  
Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones

CRISTIAN OMAR HERNANDEZ DE LA CRUZ  
Jefe de la Oficina de Trámite Documentario y Archivo  
FEDATARIO INSTITUCIONAL  
GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO

I. ANTECEDENTES:

La Constitución Política del Perú, es el marco constitucional de legalidad sobre el cual se sentaron las bases de la sociedad y del Estado Peruano de la República del Perú, en ella se establece como fin supremo de la sociedad y del Estado la defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad, es por ello que el estado ha decidido adoptar medidas correctivas y preventivas que conlleven a la protección de la vida de los ciudadanos quienes diariamente hacen uso de las diferentes modos de transporte y de redes viales dentro del territorio nacional.

Como parte de estas medidas encaminadas para unir esfuerzos de las autoridades competentes y de la población en general, de que la protección de los usuarios de la vía constituye su objetivo fundamental, se encuentra el Plan Nacional de Seguridad Vial para el periodo 2007-2011 aprobado mediante el Decreto Supremo N°013-2008 MTC del 26 de abril del año 2007 y a través del cual se busca sentar las bases para establecer una política nacional en materia de prevención de colisiones de tránsito, así como de las graves consecuencias que estos generan en las personas, sus familias y la sociedad en su conjunto.

La evolución del número total de víctimas de colisiones de tránsito en la Provincia Constitucional del Callao muestra una tendencia decreciente, que es una constante positiva en los últimos años, periodo 2005-2011, siendo que dicha constante alcanzo un 34% que se debe entre otros aspectos o políticas institucionales de afrontar la problemática con soluciones integrales, como aquella adoptada por las autoridades locales de tránsito de implementar un sistema integral del tránsito vehicular y peatonal, que mediante el uso de tecnologías electrónicas creó las condiciones de supervisión y control de tránsito adecuadas para el cumplimiento de las normas de tránsito para los usuarios de la vía, mejoro las intersecciones viales, implemento controles de semáforos interconectados y conjuntamente con el apoyo policial generó una conciencia social del cumplimiento voluntario y no coaccionado de las reglas que regulan la circulación a favor de la población infantil.

Sin embargo estas políticas no pueden estar aisladas, los miembros de este Consejo Regional representamos desde nuestra competencia a sectores que transversalmente están involucrados en partes de la solución a la problemática de accidentalidad en la Región Callao, es por ello que reiteramos la decisión de disponer de medidas coadyuvantes que garanticen que esa constante decreciente siga un derrotero positivo y se logre que con la participación de todos los agentes implicados, mediante políticas y planes de soluciones corto, mediano y largo plazo en concordancia con las políticas y planes sectoriales y nacionales, las condiciones de seguridad vial ideales para el desarrollo de la población del Callao.

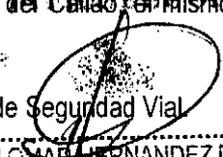
Es por ello, que mediante Decreto Supremo N° 023-2008-MTC de fecha 14 de agosto 2008, se modificaron los Decretos Supremos N° 010-96-MTC, N° 024-2001-MTC y N° 027-2002-MTC que aprobaron la creación del Consejo Nacional de Seguridad Vial, para incorporar el artículo 3° en donde se señala que los Gobiernos Regionales, en el marco de sus competencias, constituirán Consejos Regionales de Seguridad Vial encargados de elaborar Planes Regionales de Seguridad en armonía con el Plan Nacional de Seguridad Vial y ejecutar los mismos en sus jurisdicciones, dentro de la política nacional diseñada por el Consejo Nacional de Seguridad Vial.

El Gobierno Regional del Callao mediante la Resolución Ejecutiva Regional N° 000299 de fecha 22 de junio del 2011, modifico las Resoluciones Ejecutivas Regionales N° 311-Gobierno Regional del Callao y N° 529-

**Secretaría Técnica del Consejo Regional de Seguridad Vial**  
**Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones**

Gobierno Regional del Callao, constituye el Consejo Regional de Seguridad Vial del Callao, el mismo que está integrado por los representantes de las siguientes instituciones:

1. El Presidente del Gobierno Regional del Callao, quien preside el Consejo Regional de Seguridad Vial.
2. El Director Regional de Educación del Callao.
3. El Director Regional de Salud del Callao.
4. El Director Regional de Trabajo y Promoción del Empleo del Callao.
5. El Jefe de la XX Dirección Territorial de la Policía del Callao.

  
CRISTIAN OMAR HERNANDEZ DE LA CRUZ  
Jefe de la Oficina de Trámite Documentario y Archivos  
**FEDATARIO INSTITUCIONAL**  
GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO  
Reg. N° 09872 Fech. 12 MAR 2014

Asimismo, mediante el artículo 3° de la citada resolución ejecutiva regional, se designo a la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones como Secretaría Técnica del Consejo Regional de Seguridad Vial, que asumió el compromiso de ejecutar los objetivos estratégicos del Plan Nacional de Seguridad Vial para el Periodo 2007-2011 que le correspondan y de elaborar el Plan Regional de Seguridad Vial de la Región Callao en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 3° del Decreto Supremo N° 016-96-MTC.

Adicionalmente el comité de coordinación está constituido por:

1. Un representante del Cuerpo General de Bomberos del Callao
2. Un representante de la División de Policía de Tránsito del Callao
3. Un representante de la Asociación de Empresas del Sindicato de Transportistas del Callao-ASESTRACA
4. Un representante del Consorcio Empresarial del Callao-CONECSA

Finalmente, durante los meses de diciembre de 2011 a diciembre de 2012, se han realizado seis (06) encuentros de Secretarios Técnicos de los Consejos Regionales de Seguridad Vial de las 25 Regiones que conforman el Estado Peruano; en estos encuentros que se han llevado a cabo en ciudades del interior del país (Lima, Lambayeque, Cusco, Trujillo, Arequipa e Iquitos) se ha informado sobre los avances en seguridad vial al interior de cada una de las regiones, adicionalmente se han impartido capacitaciones en diversos aspectos a los representantes de las secretarías técnicas participantes a efectos contar con conocimientos y herramientas que les permitan afrontar eficientemente su problemática y reducir las colisiones de tránsito al interior de sus respectivas jurisdicciones

En el VI Encuentro de Consejos Regionales en la ciudad de Iquitos, los días 22 y 23 de noviembre 2012 con en sede en Loreto, se arribaron a importantes conclusiones y recomendaciones:

1. Que, cada uno de los Consejos Regionales de Seguridad Vial (CRSV) del país, insten a sus autoridades de las municipalidades provinciales de su jurisdicción, con solicitud de intervención de la Fiscalía de Prevención del Delito del Ministerio Público, para que en plazos concretos cumplan con aplicar e inscribir en el Registro Nacional de Sanciones por infracciones de tránsito, las sanciones de suspensión y cancelación de licencias de conducir, por acumulación del tope de 100 puntos, tal como establece el inc. 1.9 del Art. 313 del Reglamento nacional de Tránsito.
2. Que, con relación al punto anterior, se recomienda una mayor capacitación a las municipalidades provinciales y un mayor liderazgo de los CRSV, tomando como referencia los trabajos que están realizando el CNSV y la OTI-MTC, con la Municipalidad de Lima Metropolitana y la Municipalidad Provincial del Callao. Se recomienda la conformación de grupos regionales de trabajo para lograr que se sancione a los conductores que tienen una gran cantidad de infracciones y así atender el clamor de la ciudadanía, ante tantas colisiones de tránsito que ocurren diariamente.

**Secretaría Técnica del Consejo Regional de Seguridad Vial**  
**Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones**

3. Se acordó también que en aquellos CRSV que hayan sido excluidos del programa presupuestal de seguridad vial para el año 2013, conformen grupos técnicos de trabajo asistidos por el Sr. Raúl Infantes del MTC, a fin de trabajar en el mes de diciembre del 2012 las posibles solicitudes de modificación presupuestal para su inclusión en el presupuesto modificado del 2013 de sus respectivos gobiernos regionales. De igual forma se estableció el compromiso de que en los 4 primeros meses del año 2013 el MTC asistirá técnicamente a las Direcciones Regionales de Transportes y Comunicaciones para formular oportunamente el presupuesto por resultados para el año 2014, con la sustentación necesaria.

CRISTIAN OMAR HERNANDEZ DE LA CRUZ  
FEDATARIO INSTITUCIONAL  
GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO  
Ed. N° 0082 Fecha: 12 MAR 2013

4. El CRSV revisará el cumplimiento del cumplimiento del procedimiento de sancionados por la conducción de infractores por conducción en estado de ebriedad.

5. Para fortalecer el liderazgo y organización de los CRSV, se acordó que es necesario que los Directores Regionales de Transportes y Comunicaciones, a su vez Secretarios Técnicos de sus CRSV, realicen sus mayores esfuerzos para lograr una mayor participación y liderazgo por parte del Presidente del Gobierno Regional; y en forma complementaria realicen gestiones convincentes para asegurar la designación de los representantes idóneos de las municipalidades provinciales, y su compromiso de participar en la gestión del CRSV, en todos los sectores de su competencia.

6. Para fortalecer el funcionamiento de los CRSV, con planes y presupuestos sostenibles, el Consejo Nacional de Seguridad Vial asegurará para que en el más breve plazo se cuente con el Plan Estratégico Nacional en Seguridad Vial 2013-2022. Asimismo se comprometió a asesorar a los secretarios técnicos de los CRSV, para que se apruebe en sus Consejos Regionales de Seguridad Vial el Reglamento que norme las Sesiones del CRSV, estableciendo los procedimientos internos que deberán regir las sesiones de CRSV, los deberes de los representantes del consejo y el sistema de sanciones por inasistencia e inacción propia del encargo recibido.

7. En cuanto a la necesidad de contar información estadística de los colisiones de tránsito, el CNSV informó que se encuentra elaborando el diseño del Observatorio Nacional, empleando experiencias internacionales exitosas y tecnología informática moderna, que asegure el registro adecuado de los colisiones de tránsito en el lugar de ocurrencia y el uso de la información debidamente procesada para la toma de las decisiones nacionales y regionales que permitan reducir los muertos y heridos por colisiones de tránsito.

En el I Encuentro de Consejos Regionales en la ciudad de Piura, los días 07 y 08 de marzo 2013, se arribaron a importantes conclusiones y recomendaciones:

1. Se impulsará los presupuestos regionales para sensibilizar a la población en materia de seguridad vial, debiendo enfocarse en tres aspectos:
2. Sensibilización a través de los medios de comunicación, por medio de spots publicitarios televisivos, radiales y escritos (financiamiento con aporte de los medios de comunicación como auspiciadores y con aporte de su Presupuesto del CRSV).
3. Campañas de seguridad vial en los parques y plazas públicas.
4. Capacitación a las autoridades, profesores, conductores y estudiantes en Seguridad Vial.
5. Recomendar a la DGTT del MTC, para que las licencias de conducir para conductores de las moto taxis, vuelvan a ser expedidas por los gobiernos regionales, dejando solamente las licencias de motos lineales a las municipalidades provinciales, a través de la modificatoria de la norma.

Secretaría Técnica del Consejo Regional de Seguridad Vial  
Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones

- 6. Integrar al equipo de trabajo para la creación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial a los representantes de los gobiernos regionales de Ica y Callao.

Oscar Martínez Hernández de la Cruz  
 Jefe de la Oficina de Trámite Documentario y Archiv.  
**FEDATARIO INSTITUCIONAL**  
 GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO  
 Reg. N° 00877. Fecha: 12 MAR 2014

- 7. Asegurar que los gobiernos regionales dicten los cursos de reducción de puntos a los conductores infractores, para lo cual el CNSV apoyará en el 2013, con un cronograma de 11 capacitaciones descentralizadas, a los Consejos Regionales de Seguridad Vial, como responsables de la capacitación para la disminución de puntos, y a las Municipalidades Provinciales encargadas de sancionar y suspender a los conductores.
- 8. Realizar campañas para el adecuado uso del casco a conductores y ocupantes de motos lineales, en la zona de selva y en aquellas donde se usen éstas unidades para transporte.
- 9. Realizar acciones conjuntas entre el CNSV con los CRSV, a fin de reducir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en los departamentos del país en que se hayan incrementado el número de muertos. Además se contrastará la información estadística que proporcionó la PNP al CNSV, con la que cuenta cada CRSV y con la existente en el lugar donde se emitió dicha información.
- 10. Que los Gobiernos Regionales deberán exigir a las empresas de transporte terrestre regionales la implementación del sistema GPS; así como también de una central de monitoreo, todo ello enmarcado en el Decreto Supremo N° 017-2009-MTC, Numeral 20.1.10, Art. 20.
- 11. De igual forma se acordó comunicar a la OPP del MTC el compromiso de que en los dos (2) próximos meses se asistirá técnicamente a las Direcciones Regionales de Transportes y Comunicaciones y a los técnicos de las OPP regionales para culminar la formulación del presupuesto por resultados para el año 2014, con la sustentación necesaria, debiendo estar en condiciones de poder revisar los resultados del mismo en el próximo encuentro que se realizará en la ciudad de Ica los días 25 y 26 de abril del 2013.



Secretaría Técnica del Consejo Regional de Seguridad Vial  
Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones



CRISTIAN OMAR HERNANDEZ DE LA CRUZ  
Jefe de la Oficina de Trámite Documentario y Archivo  
FEDATARIO INSTITUCIONAL

II. ESTADO ACTUAL DE LA SEGURIDAD VIAL EN LA REGIÓN CALLAO

La mejora del nivel de seguridad vial del Callao en el periodo (1995-2010) tiene su origen en la fiscalización control y sanción de las normas que regulan el tránsito mediante la utilización de equipos electrónicos de fiscalización de control y así como los programas educativos de seguridad vial implementados, han permitido a las autoridades de tránsito salvar de morir 1132 personas aproximadamente, aunado a un control moderado de las normas de tránsito en los vehículos de las empresas de transporte público genera indudablemente una sensación de seguridad en las vías de la Provincia Constitucional del Callao como una característica destacable en la conducta de los conductores chalacos y de quienes visitan el Primer Puerto del País.

2016 REG. REG. EN LA FISCALIZACIÓN  
REG. N° 2087 FISC. 12 MAR 2016

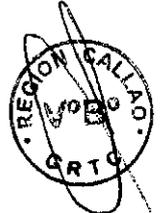
Después de este periodo los avances de mejora de la seguridad vial son patentes por una parte el cambio de comportamiento de los usuarios ya comentado anteriormente y por otra la mejora en la infraestructura viaria y la actualización del parque de vehículos y de los sistemas de seguridad de los mismos son aspectos resaltantes.

Por ello es preciso continuar potenciando los ámbitos de trabajo de la seguridad vial y sobre todo continuar trabajando en la coordinación de las actuaciones y la generación de energías entre los distintos niveles competentes (**Gobierno Central, Regional y Local**) así como entre los múltiples y cualificados agentes económicos y sociales que vienen desarrollando una importante labor en aras de la reducción de la accidentalidad de tránsito.

Anualmente en el Perú se registran un promedio de 74 mil colisiones viales durante el año 2006 se registraron 3481 muertes y 46882 personas heridas, dichas cifras deberían sonar escalofrantes así como dejar perplejo a cualquier lector, sin embargo de no ser así, el hecho de entender que el incremento de la accidentalidad, viene siendo una constante durante los pasados años, nos debería llevar a la reflexión, puesto que la probabilidades de participar en un incidente con consecuencias fatales son altas, por ello la necesidad de respetar las normas de tránsito para evitar los colisiones.



Según un reciente informe técnico de Seguridad Ciudadana hecho por el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI) en 2011, se registraron 2794 colisiones de tránsito con víctimas fatales, es decir 484 más que en 2010 cuando se registraron 2310.



En los países en vías de desarrollo se concentra aproximadamente un 85% de esas muertes y el 90% de la cifra anual de años ajustados en función de la discapacidad (AVAD) perdido por causa de esas lesiones.

Las colisiones de tránsito contribuyen uno de los principales problemas de salud pública según la OMS la tendencia actual se mantiene, para el 2020 el número de fallecidos y discapacitados aumentará en un 60% convirtiéndose en el tercer factor más importante de mortalidad mundial.



En este contexto el Plan Regional de Seguridad Vial 2012-2017 del Callao pretende ser un marco de actuación e instrumento que impulse, facilite y coordine las iniciativas de seguridad vial de los agentes políticos económicos y sociales a nivel regional la consecución de objetivos comunes y le logro de los nuevos retos.



El proceso de elaboración ha fundamentado en el análisis de datos e información con origen en fuentes oficiales validas y sostenibles la participación de los distintos agentes públicos y privados.



Secretaría Técnica del Consejo Regional de Seguridad Vial  
Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones

CRISTIAN OMAR HERNANDEZ DE LA CRUZ  
Jefe de la Oficina de Trámite Documentario y Archivo  
FEDATARIO INSTITUCIONAL

III. DIAGNOSTICO DE LA SEGURIDAD VIAL

El número de accidentes de tránsito a nivel nacional entre los años 2005 al año 2011 ha crecido en un 7% en este lapso de tiempo llegando a la cifra de 73542 accidentes en el año 2011, a partir del año 2008 la tendencia (Tabla N° 1, Gráfico N° 1) de crecimiento presenta una mayor pendiente de crecimiento en los años 2008 creció en un 13% con relación al año 2005 y en el año 2009 creció en un 12%, en el año 2010 y 2011 la tendencia decreció.

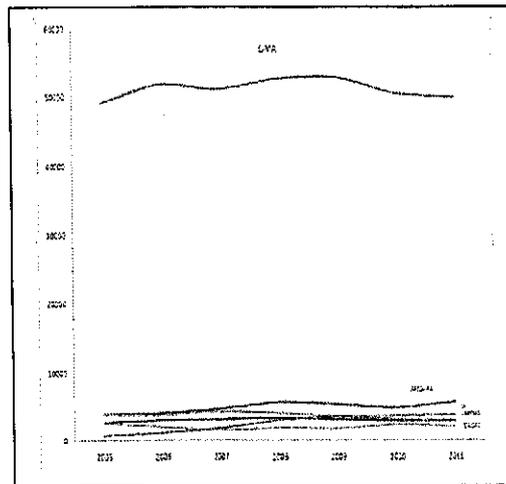
En la Provincia Constitucional del Callao entre los años 2005 y 2011 hubo un crecimiento en un 11% siendo el año 2008 con el año de mayores siniestros ocurridos.

TABLA 1: ACCIDENTES DE TRANSITO A NIVEL NACIONAL

REGION	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	VARIA- CION (%)
TOTAL	68 672	71 405	73 852	77 003	77 402	73 222	73 542	8.1
Lima	49 984	51 802	51 000	52 004	52 955	50 520	49 027	-1.3
Arequipa	3 886	4 002	4 652	5 594	5 201	4 800	5 637	17.2
La Libertad	3 073	3 700	4 375	4 620	3 425	3 720	3 700	-1.7
Callao V	2 648	2 892	3 123	3 280	3 117	2 871	2 871	-2.1
Cajamarca	710	1 027	1 020	9 070	3 500	3 902	2 840	-7.4
Juli	2 520	2 895	1 960	1 900	1 800	2 100	2 130	0.4
Ancash	1 545	1 973	1 261	1 616	2 263	1 946	2 262	16.5
Piura	1 607	1 620	1 322	1 403	1 405	1 654	1 631	-1.6
Ica	1 721	1 421	1 484	1 404	1 405	1 573	1 504	-0.7
Cusco	1 803	1 807	2 207	2 534	1 771	400	540	30.2

COBERTURA NACIONAL  
FUENTE: ANUARIO ESTADISTICO POLICIAL DEL AÑO 2005-2011  
ELABORACION: RECOPIACION PROPIA

GRAFICO 1: ACCIDENTES DE TRANSITO A NIVEL NACIONAL



Durante los años 2005-2011 ha tenido un crecimiento del 13% en el número de accidentes fatales y no fatales según clase, siendo la clase choque el que representa en promedio el 45% durante estos años con un crecimiento alarmante del año 2007 al año 2008 donde la tendencia en el accidente choque creció en un 156% a nivel nacional.

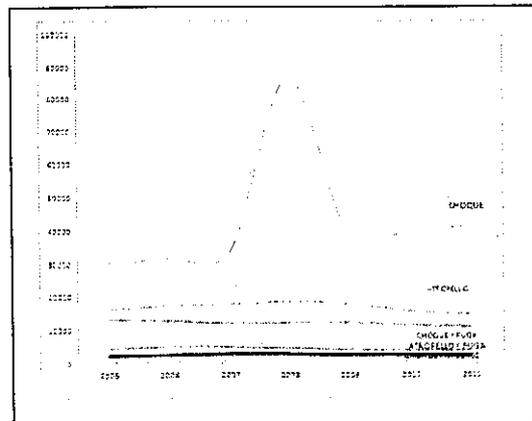
Durante los años 2010 y 2011 la variación de accidentes ha sido cambiante para cada clase (Tabla N° 2, Gráfico N° 2) siendo la clase atropello la que tuvo un gran disminución con el 6.8% de un año con el otro, la clase incendio en los años 2010 y 2011 creció en un 105% la clase de este accidente.

TABLA 2: ACCIDENTES DE TRANSITO A NIVEL NACIONAL POR CLASE

CLASE	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	VARIA- CION (%)
TOTAL	75012	77048	82961	103626	90076	83653	64871	1.5
%	100	100	100	100	100	100	100	
Atropello	16 485	17 523	17 812	19 718	16 073	15025	14 745	-6.8
%	21.9	22.5	21.5	21.9	21	20.5	17.4	
Atropello y Fa	4910	5101	4566	4633	4194	3846	3800	-1
Choque	30 451	31671	33 811	86 326	38 559	40257	41 470	3
%	40.6	41.1	40.6	83.4	42.8	48.1	48.9	
Choque y Fup	13394	12520	12045	12266	12400	11422	10994	-3.7
Volcadura	1 994	2 268	2 424	2 623	2 216	1847	2 085	11.6
%	2.7	2.9	2.9	2.5	2.4	2.2	2.4	
Caída de Pe	2 350	2 758	3 021	3 011	2 636	2441	2 526	-4.4
%	3.1	3.6	3.6	2.9	2.9	2.9	3	
Incendio	246	425	459	395	229	190	385	105
%	0.3	0.5	0.5	0.4	0.3	0.2	0.6	
Otros	6 468	5 742	5 634	7 359	7 741	6 560	6 936	11.3
%	8.6	7.4	6.8	7.1	8.6	7.8	8.2	

COBERTURA NACIONAL  
FUENTE: ANUARIO ESTADISTICO POLICIAL DEL AÑO 2005-2011  
ELABORACION: RECOPIACION PROPIA

GRAFICO 2: ACCIDENTES DE TRANSITO A NIVEL NACIONAL POR CLASE



Secretaría Técnica del Consejo Regional de Seguridad Vial  
Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones

CRISTIAN OMAR HERNANDEZ DE LA CRUZ

Oficina de la Oficina de Trámite Documentario y Archivo

GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO

Reg. N° 0087 Fecha: 12 MAR 2014

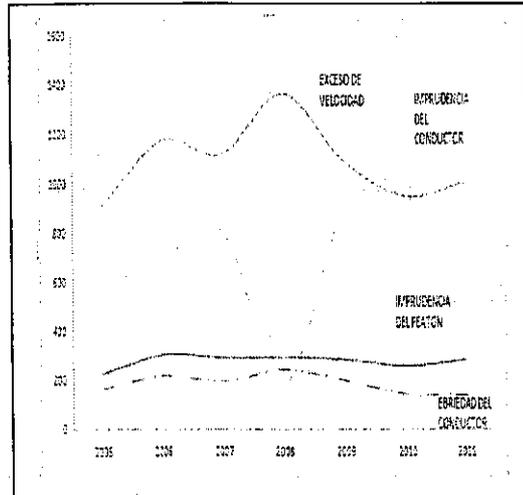
Durante los años 2005-2011 el numero de accidentes fatales y no fatales se ha multiplicado en la región Callao se tuvo un crecimiento del 15% siendo la causa el exceso de velocidad el que representa en promedio un 35% del total de causas por accidentes.

En los años 2010 y 2011 el tema de falta de luces ha tenido un tendencia decreciente en un 64.3% , la causa de accidente (Tabla N° 3, Gráfico N° 3) que ha tenido una tendencia creciente la imprudencia del conductor con un 18% de crecimiento.

TABLA 3: ACCIDENTES DE TRANSITO POR CAUSA EN LA REGION CALLAO

CAUSA	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	VARIACION 2011-2010
TOTAL	250	222	202	229	292	281	281	0
%	100	88.8	80.8	91.6	116.8	112.4	112.4	0
Exceso de Velocidad	89	101	133	139	162	165	190	16.3
%	35.2	45.5	65.8	60.7	55.5	58.7	67.6	15.1
Imprudencia del Conductor	24	31	39	24	20	34	41	17
%	9.6	13.9	19.3	10.5	6.8	12.1	14.6	18.2
Inprudencia del Peaton	27	23	29	29	28	28	29	1
%	10.8	10.4	14.4	12.7	9.6	10.0	10.3	3.3
Imprudencia del Pasajero	9	7	3	3	4	3	3	-1
%	3.6	3.1	1.5	1.3	1.4	1.1	1.1	-0.2
Exceso de Carga	11	25	37	37	21	26	21	-5
%	4.4	11.3	18.3	16.2	7.2	9.3	7.5	0.3
Desgaste de vehículos	26	30	30	22	25	25	20	-5
%	10.4	13.5	14.9	9.6	8.6	8.9	7.1	-1.8
Falta de luces	25	11	11	11	11	11	11	0
%	10.0	4.9	5.4	4.8	3.8	3.9	3.9	0
Falta de frenos	3	3	3	3	3	3	3	0
%	1.2	1.3	1.5	1.3	1.0	1.1	1.1	0
Falta de mantenimiento	21	30	64	57	53	45	41	-4
%	8.4	13.5	31.7	24.9	18.1	16.0	14.6	-1.4
Subdesarrollo del transporte	5	4	7	12	11	10	10	0
%	2.0	1.8	3.5	5.2	3.8	3.6	3.6	0
Otro	50	26	37	21	24	24	18	-6
%	20.0	11.7	18.3	9.2	8.2	8.5	6.4	-2.1

GRAFICO 3: ACCIDENTES DE TRANSITO POR CAUSA EN LA REGION CALLAO



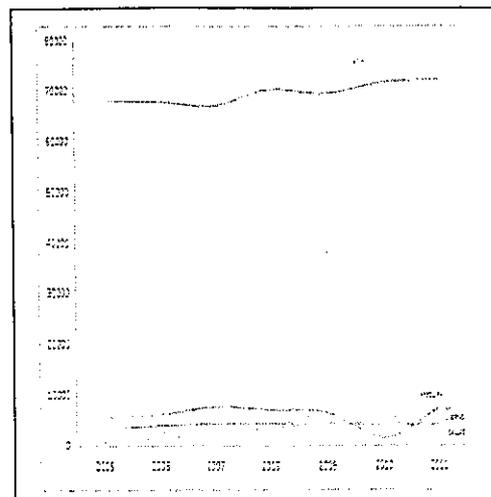
Durante los años 2005-2011 el numero de vehiculos involucrados ha crecido en un 17% durante estos años , durante los años 2010-2011 es el departamento de Arequipa con el 400.6% de crecimiento cifra preocupante en estos dos años , el departamento que ha visto un tendecia decreciente en el tema de vehiculos involucrados en accidentabilidad es Ica con el 7.2%.

El departamento del Callao solo presenta en promedio el 3% de accidentes con vehiculos involucrados (Tabla N° 4, Gráfico N° 4) a nivel nacional siendo su año mas critico el año 2008 con un crecimiento del 26% desde el año 2005.

TABLA 4: ACCIDENTES DE TRANSITO POR VEHICULOS INVOLUCRADOS

DEPARTAMENTO	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	VARIACION 2011-2010
TOTAL	963 652	963 593	966 228	114 782	114 600	117 564	128 943	8.9
Callao	67 790	67 675	68 751	79 953	69 344	71 095	72 272	0.8
Arequipa	9 704	6 229	7 796	7 161	6 639	15 255	7 629	400.6
La Libertad	9 756	9 737	9 876	6 231	6 596	6 243	6 660	3.6
Callao II	3 341	3 006	1 191	4 224	4 221	3 942	4 091	1.1
Cajamarca	750	1 431	1 941	3 900	4 446	4 629	4 261	-1.9
Jauja	2 350	2 544	1 960	2 376	2 281	2 679	2 780	3.8
Ancash	2 373	1 385	1 933	2 195	3 200	2 085	3 195	15.3
Piura	2 401	2 056	2 095	2 176	2 230	2 772	2 713	-2.1
Ica	2 739	2 223	2 047	2 189	2 282	2 444	2 229	-1.2
Cusco	1 161	2 126	3 626	3 362	2 196	560	640	16.4

GRAFICO 4: ACCIDENTES DE TRANSITO POR CAUSA VEHICULOS INVOLUCRADOS



Secretaría Técnica del Consejo Regional de Seguridad Vial  
Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones

CRISTIAN OMAR HERNANDEZ DE LA CRUZ  
Jefe de la Oficina de Trámite Documentario y Archivo

FEDATARIO INSTITUCIONAL

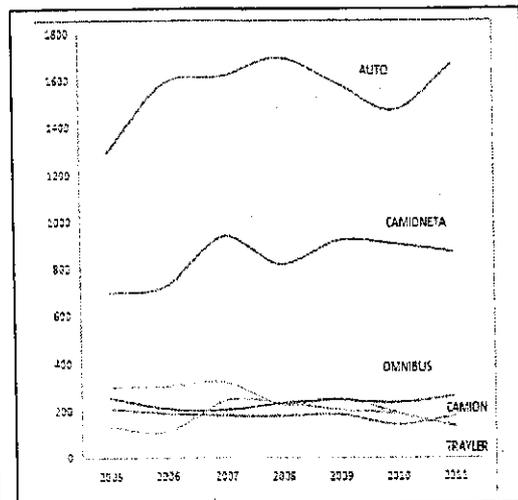
En la Region Callao durante los años 2005-2011 la cantidad de accidentes por tipo de vehículo (Tabla N° 5, Gráfico N° 5) ha crecido en un 20% en estos años, siendo el tipo de vehículo auto que cuenta en promedio con el 40% de accidentes por este modo de transporte, en segundo lugar encontramos a la camioneta en promedio este modo de transporte cuenta con el 20% del total de accidentes.

En los años 2010 y 2011 la tendencia del total de accidentes ha crecido en un 1.7% total siendo el camion el vehículo que ha crecido en 22.9% en estos dos años cifra que preocupa, el tipo de vehículo que ha disminuido es el triciclo en un 62.2%.

TABLA 5: ACCIDENTES DE TRANSITO POR TIPO DE VEHICULO

TIPO DE VEHICULO	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	VARIACION (%) 2010/2011
<b>TOTAL</b>	3341	3626	4181	4694	4221	3962	4090	1.7
%	100	100	100	100	100	100	100	
<b>Auto</b>	1326	1500	1821	1790	1969	1478	1674	13.3
%	39.7	41.4	43.5	38.1	46.6	37.3	40.9	
<b>Camioneta</b>	591	728	848	822	854	909	873	-3.8
%	17.7	20.1	20.3	17.5	20.2	22.9	21.3	
<b>Microbus</b>	201	209	225	227	221	193	179	-9.2
%	6.0	5.8	5.4	4.8	5.2	4.9	4.4	
<b>Omnibus</b>	196	200	204	233	246	234	289	24.1
%	5.9	5.5	4.9	5.0	5.8	5.9	7.1	
<b>Camión</b>	260	303	301	379	366	344	377	22.9
%	7.8	8.4	7.2	8.1	8.7	8.7	9.2	
<b>Trayler</b>	153	191	219	223	290	189	189	-0.0
%	4.6	5.3	5.2	4.7	6.9	4.8	4.6	
<b>Volquete</b>	28	28	27	33	36	34	31	-8.6
%	0.8	0.8	0.6	0.7	0.8	0.8	0.8	
<b>Bicicletas</b>	42	41	44	49	49	45	39	-13.3
%	1.3	1.1	1.0	1.0	1.2	1.1	0.9	
<b>Furgonetas</b>	10	14	9	9	11	6	3	-46
%	0.3	0.4	0.2	0.2	0.3	0.2	0.1	
<b>Triciclo</b>	11	20	27	36	34	27	11	-62.2
%	0.3	0.6	0.6	0.8	0.8	0.7	0.3	
<b>Motocicla</b>	150	200	225	337	298	233	260	6
%	4.5	5.5	5.4	7.2	7.1	5.9	6.4	
<b>Mémo</b>	47	60	61	124	230	247	277	9.7
%	1.4	1.7	1.4	2.6	5.5	6.2	6.8	
<b>Otros</b>	181	224	250	300	370	340	404	18.1
%	5.4	6.2	6.0	6.4	8.8	8.6	9.9	

GRAFICO 5: ACCIDENTES DE TRANSITO POR TIPO DE VEHICULO



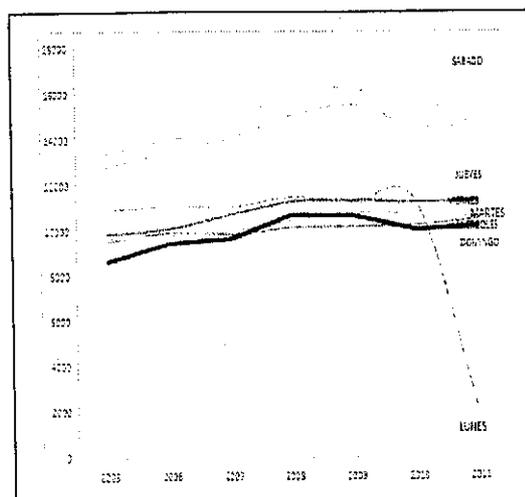
Durante los años 2005-2011 el numero de accidentes por incidencia diaria (Tabla N° 6, Gráfico N° 6) ha crecido en un 88%, siendo el día sabado el de mayor porcentaje en accidentes de transito por incidencia diaria en promedio un 18% durante estos años, el día de menor cantidad de accidentes es el día domingo en promedio con el 12% de accidentes de transito por incidencia diaria.

En los años 2010 y 2011 el día lunes ha tenido una tendencia decreciente en un 83% mientras el día martes ha crecido en un 2.5%.

TABLA 6: ACCIDENTES DE TRANSITO POR INCIDENCIA DIARIA

HORARIO	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	VARIACION (%) 2010/2011
<b>TOTAL</b>	7502	77640	79772	85337	86925	83953	74871	-8.4
%	100	100	100	100	100	100	100	
<b>LUNES</b>	10823	10801	10878	11517	10209	10209	1087	-83
%	14.4	14.0	13.6	13.4	11.7	12.1	1.5	
<b>MARTES</b>	9537	9927	9853	10154	10169	10265	10816	2.5
%	12.7	12.7	12.3	11.9	11.6	12.2	14.6	
<b>MIERCOLES</b>	9713	9870	10003	10457	10795	10791	10901	1
%	12.9	12.8	12.5	12.2	12.3	12.7	14.6	
<b>MIÉRCOLES</b>	9865	10004	10100	11324	11375	11200	11270	0.7
%	13.1	12.9	12.7	13.2	13.0	13.4	15.1	
<b>VIERNES</b>	12410	12460	11862	15057	15347	14823	14006	-4.1
%	16.5	16.2	14.8	17.6	17.6	17.6	18.6	
<b>SABADO</b>	12463	14961	14648	16121	16231	15442	16004	1.6
%	16.6	19.3	18.3	18.9	18.6	18.4	21.4	
<b>DOMINGO</b>	8639	9457	9430	10639	10631	10855	10895	1.3
%	11.5	12.1	12.3	12.4	12.1	12.8	14.5	

GRAFICO 6: ACCIDENTES DE TRANSITO POR INCIDENCIA DIARIA



ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

CRISTIAN OMAR HERNANDEZ DE LA CRUZ  
Jefe de la Oficina de Trámite Documentario y Archivo

FEDATARIO INSTITUCIONAL

Durante los años 2005-2011 en la Region Callao los accidentes de tránsito por día de la semana han sido en un 11% durante estos años, siendo el día sábado (Tabla N° 7, Gráfico N° 7) el día de mayor accidentes de tránsito con un promedio de 20%, el día domingo es el día de menor cantidad de accidentes de tránsito con un promedio de 10%.

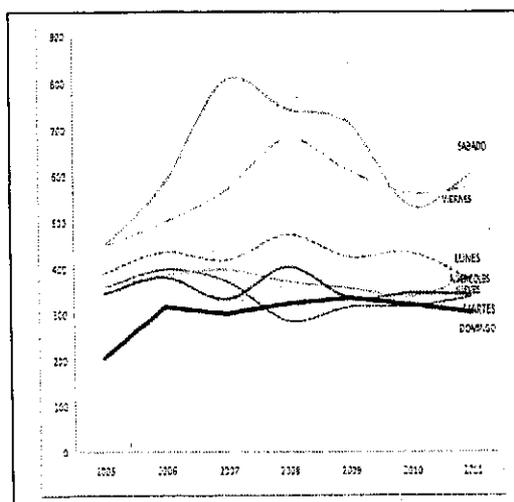
Entre los años 2010 y 2011 el día sábado a tenido una tendencia creciente en un 12.6 % mientras el día lunes se ha visto disminuido en un 13% de accidentes de tránsito.

TABLA 7: ACCIDENTES DE TRANSITO POR INCIDENCIA DIARIA EN LA REGION CALLAO

HORARIO	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	VARIACION (%) 2010/2011
TOTAL	2640	2992	3123	3281	3112	2871	2831	2
X	300	300	360	380	350	330	300	
LUNES	291	437	619	675	426	456	375	-13
X	16.6	14.6	19.4	16.3	13.6	16.1	12.7	
MARTES	381	480	375	283	328	329	241	6.8
X	14.8	16.1	12	8.7	10.2	11.4	10.6	
MIERCOLES	263	309	329	371	369	342	282	11.6
X	13.76	12.3	12.7	11.3	11.9	11.9	11	
JUEVES	348	383	336	405	339	349	246	-1.1
X	13.1	12.8	10.7	12.2	10.8	12.1	11.7	
VIERNES	419	642	672	684	676	669	574	2.9
X	17	16.7	16.3	20.7	18.2	18.6	18.7	
SABADO	419	546	680	747	717	626	681	12.6
X	16.9	18.3	21.9	22.8	23	18.8	24.9	
DOMINGO	289	178	303	325	337	322	286	-5.2
X	10.9	10.6	9.7	9.8	10.6	11.2	10.4	

COBERTURA: NACIONAL  
FUENTE: ANUARIO ESTADISTICO POLICIAL DEL AÑO 2005-2011  
ELABORACION: RECONSTRUCCION PROPIA

GRAFICO 7: ACCIDENTES DE TRANSITO POR INCIDENCIA DIARIA EN LA REGION CALLAO



Durante los años 2005-2011 el número de víctimas de accidentes de tránsito fatales y no fatales por año según características de la víctima (Tabla N° 8, Gráfico N° 8) ha crecido en un 20% del año 2005 al año 2011.

### SEXO:

El mayor porcentaje de víctimas fatales y no fatales son del sexo masculino en promedio con el 70% mientras el sexo femenino con el 30%.

Durante los años 2005 al años 2011 el número de víctimas fatales y no fatales para el sexo masculino ha crecido en un 19% mientras que el sexo femenino ha crecido en un 24%.

En los años 2010 y 2011 las víctimas fatales y no fatales del sexo masculino ha crecido en un 6.8% mientras que el sexo femenino ha crecido en un 1.4%.

### EDAD:

El mayor porcentaje de víctimas fatales y no fatales según edad indica que en promedio el 79% son mayores de 18 años mientras que el 21% de víctimas fatales y no fatales son menores de edad.

Durante los años 2005 al año 2011 las personas víctimas mayores de 18 años ha crecido en un 19% mientras que los menores de edad han crecido en un 25%.

En los años 2010 y 2011 las víctimas fatales y no fatales la tendencia de víctimas fatales y no fatales mayores de 18 años ha crecido en un 5.8%, mientras que las víctimas fatales y no fatales menores de 18 años ha crecido en un 2.8%.

CRISTIAN OMAR HERNANDEZ DE LA CRUZ  
Jefe de la Oficina de Trámite Documentario y Archivado  
FEDATARIO INSTITUCIONAL  
GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO

Reg. N° 00582 Fedatario 12/MAR/2011

**ESTADO:**

El mayor porcentaje de víctimas fatales y no fatales según estado indica que en promedio 93% son herido y el 7% son fatales.

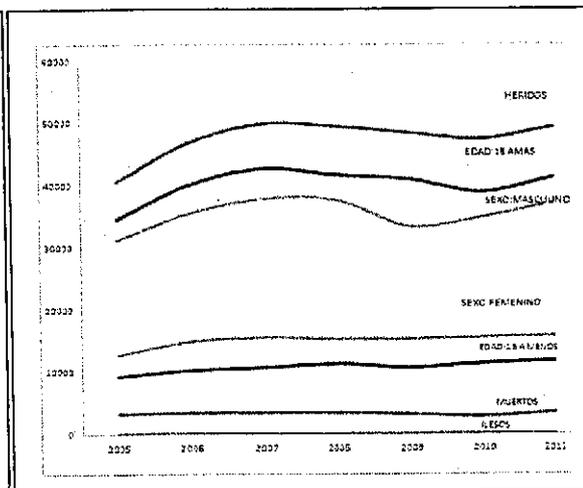
Durante los años 2005 al año 2011 el número de víctimas de accidentes de tránsito fatales y no fatales según los heridos ha crecido en un 21%, mientras que los muertos han crecido en un 7%.

En los años 2010 y 2011 la tendencia ha crecido en un 4% para los heridos mientras que los muertos ha crecido en un 23.6% durante estos años.

TABLA 8: ACCIDENTES DE TRANSITO POR CARACTERISTICAS DE LAS VICTIMAS

GRAFICO 8: ACCIDENTES DE TRANSITO POR CARACTERISTICAS DE LAS VICTIMAS

CATEGORÍA DE LAS VÍCTIMAS	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	TENDENCIA (%)
<b>TOTAL</b>	43 006	46 233	53 367	52 829	51 026	54 296	62 822	8.3
<b>SEXO</b>								
MASCULINO	21 901	26 029	37 062	37 620	36 202	34 777	37 011	8.8
FEMENINO	12 005	14 000	16 305	15 209	14 824	10 519	15 811	14
<b>EDAD</b>								
Menores 18	9 226	10 224	10 653	10 253	10 006	11 291	11 922	2.8
De 18 años	33 780	36 009	42 714	42 576	41 020	43 985	50 900	8.8
<b>ESTADO</b>								
HERIDO	40 810	44 032	49 007	48 440	46 206	47 482	48 291	9
MUERTO	2 196	2 201	4 360	4 389	4 820	6 814	14 531	23.6
<b>ESPECIES</b>								
Autos	0	0	1	0	0	0	0	0
Motos	0	0	1	0	0	0	0	0



La mejora del nivel de seguridad vial del Callao en el periodo (2005-2011) tiene su origen en la fiscalización, control y sanción de las normas que regulan el tránsito mediante la utilización de equipos electrónicos de fiscalización de control y así como los programas educativos de seguridad vial implementados, aunado a un control moderado de las normas de tránsito en los vehículos de las empresas de transporte público genera indudablemente una sensación de seguridad en las vías de la Provincia Constitucional del Callao como una característica destacable en la conducta de los conductores chalacos y de quienes visitan el Primer Puerto del País.

Después de este periodo los avances de mejora de la seguridad vial son evidentes por una parte el cambio de comportamiento de los usuarios y por otra la mejora en la infraestructura vial y la actualización del parque de vehículos y de los sistemas de seguridad de los mismos, son aspectos que contribuyen a la mejora de la calidad de la seguridad vial.

Por ello es preciso continuar potenciando los ámbitos de trabajo de la seguridad vial y sobre todo continuar trabajando en la coordinación de las actuaciones y la generación de sinergias entre los distintos niveles competentes (Gobierno Central, Regional y Local) así como entre los múltiples y cualificados agentes económicos y sociales que vienen desarrollando una importante labor en aras de la reducción de la accidentalidad de tránsito.

Secretaría Técnica del Consejo Regional de Seguridad Vial  
Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones

En este contexto el Plan Regional de Seguridad Vial 2014-2018 del Callao, pretende ser un marco de actuación e instrumento que impulse, facilite y coordine las iniciativas de seguridad vial de los agentes políticos, económicos y sociales a nivel regional para la consecución de objetivos con ellos y le logro de adecuados niveles de seguridad vial en la Región Callao.

IV. IDENTIFICACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA DE LA SEGURIDAD VIAL

CRISTIAN OMAR HERNANDEZ DE LA CRUZ  
Jefe de la Oficina de Trámite Documentario y Archivado  
FEDATARIO INSTITUCIONAL

La inseguridad vial en la Región Callao se ve expresada por la siniestralidad en la Política Constitucional del Callao que en el año 2012 con respecto al año 2011 se ha incrementado en 21.2% en los datos evaluados desde el año 2002 ha tenido una tasa creciente promedio del 4%, presentando una un pico extraordinario en el año 2006 que acumuló 6,805 accidentes; el promedio de siniestros en los últimos 10 años están por el orden de los 3,013 accidentes.

El Callao se ubica en el cuarto lugar de todas las regiones del país donde ocurren mayor cantidad de accidentes de tránsito, es la región Lima donde ocurren el 62% de los accidentes de tránsito, continúan con la Región Arequipa y la Libertad con el 6% y 5% de ocurrencia de accidentes de tránsito; la siniestralidad en la Región Callao representa el 4% de los eventos a nivel nacional; en el resto de regiones la siniestralidad es menor al 4% en relación al porcentaje nacional.

La tendencia al incremento de la siniestralidad en tasa creciente promedio del 4% y una variación importante del orden del 21.2% en el año 2012 con respecto al año 2011, es explicada por las siguientes causas:

- Institucionalidad Ineficaz.
- Deficiente conocimiento del usuario de la vía de seguridad vial.
- Generadores de demanda con inadecuado manejo del impacto vial.
- Infraestructura vial insegura.
- Medios de transporte inseguros.
- Ineficacia de los consejos de seguridad vial.



4.1. INSTITUCIONALIDAD INEFICAZ

El accionar del estado a través de los diversos sectores y de los gobiernos subnacionales, como autoridades administrativas no ha logrado concentrar sus actuaciones en mejorar las condiciones de seguridad vial, lo que se ve reflejado en el incremento de los índices de siniestralidad.

La institucionalidad ineficaz del estado se explica por la gestión desarticulada y por la gestión ineficaz en la atención de la seguridad vial.

4.1.1. GESTION DESARTICULADA

En la Región Callao, las instituciones vinculadas a la seguridad vial no han logrado consolidarse en actuaciones sincronizadas, cada una desde sus competencias, para lograr sinergias que estén orientadas a la reducción de las condiciones de inseguridad vial, que por el contrario, se ven reflejadas en los indicadores crecientes a través del tiempo, de accidentalidad.

Los factores que contribuyen a la gestión desarticulada son el incumplimiento funcional, la tendencia al centralismo, el insuficiente desarrollo de capacidades en materia de seguridad vial.





Secretaría Técnica del Consejo Regional de Seguridad Vial  
Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones

CRISTIAN OMAR HERNANDEZ DE LA CRUZ  
Jefe de la Oficina de Trámite Documentario y Archivo  
FEDATARIO INSTITUCIONAL  
GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO

12 MAR 2014

**B. FISCALIZACIÓN INEFICAZ**

Como consecuencia de la desregulación de los servicios, se generan tal cantidad de externalidades negativas que la autoridad administrativa se ve en la imposibilidad de tener cobertura de fiscalización, porque que implica grandes costos que no se cubrirían con los presupuestos de la autoridad administrativa.

**C. INSUFICIENTE DESARROLLO DE CAPACIDAD DE GESTIÓN**

La evidencia explica el poco desarrollo de la capacidad de gestión de la autoridad administrativa; que se expresa en el incremento de las externalidades negativas que contribuyen a la generación de condiciones inseguras con tendencia creciente, que se explica con la tasa creciente de siniestros.

**D. INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO DEFICIENTE**

La autoridad administrativa como componente del sistema de seguridad vial realiza muy limitada investigación en materia de seguridad vial, de lo poco que se realiza no tiene carácter vinculante para su implementación, quedando como recomendaciones que se desvanecen en el tiempo.

**E. INNOVACIÓN DEFICIENTE**

La autoridad administrativa es poco proclive la implementación de innovaciones tecnológicas, desperdiçando la gran oportunidad de compensar la falta de recursos, para que valiéndose de nuevas herramienta se pueda alcanzar niveles de regulación y/o fiscalización de amplio espectro.

**F. SISTEMA DE CONTROL INEFICAZ**

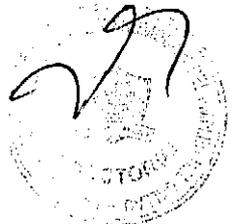
Las soluciones para mejorar la calidad de la seguridad vial en la región, son soluciones transversales que comprometen a diversos sectores, gobiernos subnacionales, generadores de demanda, entidades públicas y privadas; sin embargo estas soluciones no tienen carácter vinculante para las mismas; quedando sujeto a la discrecionalidad de las instituciones que generalmente no se tiene objetivos comunes y complementarios en materia de seguridad vial.

En este entorno, los Consejos de Seguridad Vial carecen de herramientas de gestión vinculantes para que pueda diseñar políticas, trazar objetivo y monitorear su cumplimiento.

La autoridad administrativa en el cumplimiento de sus atribuciones otorgadas en exclusividad no tiene objetivos alineados con los objetivos de seguridad vial diseñados por los Consejos de Seguridad Vial. Como consecuencia se concluye en recomendaciones de cumplimiento no obligado por la autoridad administrativa, haciendo imposible un monitoreo de acciones de seguridad vial eficaces.

**4.2. DEFICIENTE CONOCIMIENTO DEL USUARIO DE LA VIA DE SEGURIDAD VIAL**

De acuerdo a lo expresado en el cuadro N° 7 sobre la causa de los accidentes en los registros que van desde el año 2006 al año 2012 la causa de mayor incidencia es, imprudencia del conductor, que en



Secretaría Técnica del Consejo Regional de Seguridad Vial  
Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

porcentaje representan cifras superiores al 60% del total de accidentes registrados en la Región Callao., exceso de velocidad 17%, imprudencia del peatón 7%. Lo que pone en evidencia que los 84% de siniestros ocurridos en la Región Callao son explicados por el deficiente conocimiento del usuario de la vía en materia de seguridad vial.

CRISTIAN OMAR HERNÁNDEZ DE LA CRUZ  
Jefe de la Oficina de Trámite Documentario y Archiv

El deficiente conocimiento de seguridad vial se da en los conductores y en los peatones.

SECRETARÍA INSTITUCIONAL  
GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO

4.2.1. CONDUCTORES SIN CONOCIMIENTO ADECUADO DE SEGURIDAD VIAL

Los conductores, como elementos que conformar el componente usuarios de las vías, en el sistema de seguridad vial son los que representan la ponderación más significativa en la ocurrencia de los accidentes de tránsito cifra que asciende al 77% de la siniestralidad en la Región Callao. La incidencia en los siniestros de este elemento del componente, usuarios de las vías, es explicada por la deficiente promoción de la normatividad, el desconocimiento de los dispositivos de regulación de circulación, y por la inadecuada fiscalización a las entidades complementarias.

A. DEFICIENTE PROMOCIÓN DE LA NORMATIVIDAD

Los conductores que reciben capacitación a través de las entidades de servicios complementarios que pueden ser a través de las escuelas de conductores, capacitación en educación vial, reducción de puntos, no han logrado internalizar los conocimientos impartidos por estas autoridades administrativas o sus representantes.

B. DESCONOCIMIENTO DE DISPOSITIVOS DE REGULACIÓN DE LA CIRCULACIÓN EN LA VÍAS

De manera similar que en el caso anterior la autoridad administrativa no ha logrado internalizar los conocimientos en dispositivos de regulación de la circulación en las vías. Lo que agudiza el incremento de las condiciones inseguras en las vías por desconocimiento de los conductores.

C. INADECUADA FISCALIZACIÓN DE SERVICIOS COMPLEMENTARIOS

La falta de conocimiento de los conductores de la normatividad de tránsito y de los dispositivos de regulación de circulación en las vías, son los factores que contribuyen a la generación de condiciones inseguras en las vías. Esta situación se ve consolidada porque la autoridad administrativa no tiene la cobertura de fiscalización de las entidades de servicios complementarios, debido a que las competencias exclusivas de fiscalización tienen una alta concentración que impiden que la fiscalización tenga un amplio espectro.

4.2.2 PEATONES SIN CONOCIMIENTO ADECUADO DE SEGURIDA VIAL

Los peatones, como elementos que conformar el componente usuarios de las vías, en el sistema de seguridad vial son los que representan una menor ponderación en la ocurrencia de los accidentes de tránsito cifra que asciende al 7% de la siniestralidad en la Región Callao. La incidencia en los siniestros de este elemento del componente, usuarios de las vías, es



Secretaría Técnica del Consejo Regional de Seguridad Vial  
Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones

CRISTIAN OMAR HERNANDEZ DE LA CRUZ  
FEDATARIO INSTITUCIONAL  
GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO  
Reg. N° 6082 Fecha: 12 MAR 2016

explicada por la deficiente promoción de la normatividad, la deficiente promoción de los dispositivos de regulación de circulación.

**A. DEFICIENTE PROMOCIÓN DE LA NORMATIVIDAD**

La autoridad administrativa no realiza la promoción adecuada en la población del Callao, los temas vinculados a la seguridad vial que están expresadas en la normatividad de tránsito y transporte.

**B. DESCONOCIMIENTO DE DISPOSITIVOS DE REGULACIÓN DE LA CIRCULACIÓN EN LA VÍAS**

La autoridad administrativa no realiza la promoción adecuada en la población del Callao, los temas vinculados a la seguridad vial que están expresadas en el conocimiento de los dispositivos de regulación de las vías.

**4.3. GENERADORES DE DEMANDA CON INADECUADO MANEJO DEL IMPACTO VIAL**

El inadecuado manejo del impacto vial por los generadores de demanda conjuntamente con los medios de transporte, crean externalidades negativas en la infraestructura de tránsito; la que se ve favorecida por la permeabilidad de la autoridad administrativa; creando un entorno que contribuyen a la generación de condiciones de inseguridad vial, que impactan directamente sobre los medios de transporte y los usuarios de las vías.

A través de la red vial nacional transitan los medios de transporte hacia los centros generadores de demanda concentrados en la metrópoli de Lima – Callao, siendo la Región Callao el centro generador de demanda a través del cual se desplaza el comercio de importación – exportación que representan el 80% del movimiento en contenedores y carga por vía marítima.

Los impactos viales negativos que son generados por diversos generadores de demanda, como el puerto, el aeropuerto, las empresas prestadoras de servicios de carga, las empresas prestadoras de servicios de transporte de personas, las empresas prestadoras de servicios de transporte en vehículos menores

**4.3.1. INADECUADA GESTIÓN DEL IMPACTO VIAL POR ENTIDADES PÚBLICAS Y PRIVADAS**

La Av. Néstor Gambetta por su proximidad a los principales centros atractores del país, que son el Puerto y el Aeropuerto del Callao, alberga a un importante número de almacenes de carga que forman parte de la cadena logística, de donde salen y entran camiones transportando contenedores, o graneles, que son integrados en la cadena de importación – exportación, desde y hacia el puerto del Callao. Estos generadores de demanda son también generadores constantes de condiciones inseguras al ingresar y salir los medios de transporte de sus instalaciones y porque el nivel de operaciones que realizan rebaza los espacios físicos destinado para sus operaciones, como consecuencia de ello trasladan las externalidades negativas de condiciones de inseguridad hacia la vía pública.

**4.3.2. INADECUADA GESTIÓN DEL IMPACTO VIAL POR PRESTADORES DE SERVICIOS DE TRANSPORTE DE CARGA**



**Secretaría Técnica del Consejo Regional de Seguridad Vial**  
**Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones**

Los medios de transporte ingresan a la provincia del Callao con destino al puerto o al aeropuerto a través de las avenidas Canta Callao, Morales Duarez, Argentina que confluyen en la avenida Néstor Gambetta para dirigirse al Puerto o al Aeropuerto del Callao. Los medios generan condiciones de inseguridad en la vía al utilizar los espacios públicos como zonas de espera, para llegar a su destino

**4.3.3 INADECUADA GESTIÓN DEL IMPACTO VIAL POR PRESTADORES DE SERVICIO DE TRANSPORTE DE PERSONAS**

SECRETARÍA TÉCNICA DEL CONSEJO REGIONAL DE SEGURIDAD VIAL  
Jefe de la Oficina de Trámite Documentario y Archivo  
FEDATARIO INSTITUCIONAL  
GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO  
10 MAR 2014

En los servicios de transporte público de pasajeros, los medios de transporte no tienen acondicionados ni establecidos paraderos de subida o bajada de pasajeros en la red vial, que por no estar acondicionados en bahías son generadores constantes de condiciones de inseguridad.



**4.3.4 INADECUADA GESTIÓN DEL IMPACTO VIAL POR PRESTADORES DE SERVICIO DE TRANSPORTE EN VEHÍCULOS MENORES**

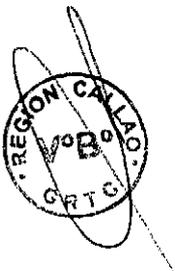
Los medios de transporte en vehículos menores utilizan espacios públicos de alto tránsito como puntos de subida o bajada de pasajeros, generando constantes exposiciones a condiciones de inseguridad a los usuarios de estos medios de transporte.



**4.4. INFRAESTRUCTURA VIAL INSEGURA**

La infraestructura está en proceso de recuperación de manera importante, pero no suficiente, con la ejecución del proyecto "Mejoramiento de la Av. Néstor Gambetta", que ocasionará como consecuencia la mejora de la velocidad de circulación en la vía, lo que implica incrementar el flujo vehicular hacia los centros atractores de viajes principalmente hacia el puerto y los locales de almacenamiento de contenedores de los operadores logísticos que se encuentran ubicados en las inmediaciones a los largo de la avenida Néstor Gambetta.

Las condiciones de inseguridad se deben a la no existencia de segregación en las vías, al estado deteriorado de la infraestructura vial, al diseño vial inadecuado, al ineficiente uso del suelo, a los deficientes dispositivos de control.



**4.4.1. SEGREGACIÓN VIAL DEFICIENTE**

Una de las condiciones de inseguridad de alta incidencia en los accidentes de tránsito, es que las vías públicas coexisten en la circulación todos los tipos de medios de transporte, camión remolque, semirremolque, ómnibus, camioneta rural, camioneta pick up, panel, automóvil, station wagon y vehículos menores.

**4.4.2. INFRAESTRUCTURA DETERIORADA**

La red vial con frecuencia presenta una superficie de rodadura con desperfectos, que por falta de mantenimiento son generadores de condiciones de inseguridad vial.

**4.4.3. DISEÑO VIAL INADECUADO**



Secretaría Técnica del Consejo Regional de Seguridad Vial  
Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones

*[Handwritten signature]*

Generalmente se evidencia en las intersecciones, cuando los señalamientos de tránsito no están diseñados para el tránsito de vehículos de 15 metros de longitud.

OSCAR CRUZ  
Jefe de la Oficina de Tránsito Documentario y Archivo  
FEDATARIO INSTITUCIONAL  
GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO  
Reg. N° 0087 Fecha 12 MAR 2014

**4.4.4. INEFICIENTE USO DEL SUELO**

Hay poblaciones asentadas a una distancia muy próxima a la calzada de circulación de la vía, donde el tránsito de los medios de transporte es una amenaza constante para la población infantil y de la tercera edad principalmente.

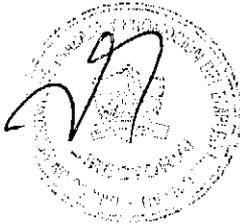
**4.4.5. DISPOSITIVOS DE CONTROL DEFICIENTES**

Cuando los dispositivos de control como las señales reguladoras o las señales preventivas o los semáforos no están adecuadamente diseñados o regulados, son generadores constantes de condiciones de inseguridad, que al no transmitir con precisión el mensaje con frecuencia son los causantes de accidentes de tránsito.



**4.5. MEDIOS DE TRANSPORTE INSEGUROS**

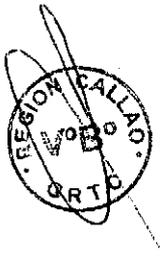
Los medios de transporte son un componente crítico en el sistema de seguridad vial, debido a que representan el 2.8% de los accidentes de tránsito y participan en el 16,5% de accidentes que involucran a diversos componentes del sistema de seguridad vial, que agudizan la creación de condiciones para la ocurrencia de siniestros.



Los medios de transporte inseguros son generados por las inspecciones técnicas deficientes, el parque automotor antiguo, y la sobre oferta de medios de transporte.

**4.5.1. INSPECCIONES TÉCNICAS DEFICIENTES**

De lo que se puede registrar en los siniestros ocurridos los medios de transporte que fallaron en su operación por falla mecánica, eléctrica o haber contribuido a la ocurrencia de un siniestro representa el 39.5% en promedio, de lo que se puede deducir que las inspecciones técnicas vehiculares que la autoridad administrativa encargada para que terceros lo realicen no están siendo muy rigurosas, ni adecuadamente fiscalizadas. Contribuyendo la autoridad administrativa que tiene competencia en la autorización y fiscalización a permitir la generación de condiciones inseguras en los medios de transporte.



**4.5.2. PARQUE AUTOMOTOR ANTIGUO**

La permanencia de medios de transporte muy antiguos circulando en la red vial son una amenaza constante a la integridad de los usuarios de las vías, los que muchas veces se encuentran prestando servicio público de transporte de personas; situación que es permitida por la autoridad administrativa al validar sus autorizaciones y dejando de fiscalizar con la cobertura necesaria.



**4.5.3. SOBREFERTA DE MEDIOS DE TRANSPORTE**

La sobre oferta de los medios de transporte además de reducir los tiempos de viaje de los usuarios de las vías y son altos generadores de condiciones de inseguridad en la red vial, situación que contribuye a ocurrencia de siniestros.

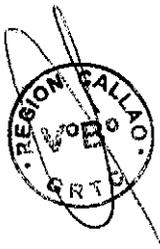


CRISTIAN OMAR HERNANDEZ DE LA CRUZ  
Jefe de la Oficina de Trámite Documentario y Archiv.  
FEDATARIO INSTITUCIONAL  
GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO  
Reg. N° 0018-2 Fecha: 2 MAR 2014

V. MARCO CONCEPTUAL DE LAS ESTRATEGIAS

Las claves de la gestión del Plan Regional de Seguridad Vial

- 1. El liderazgo político:**  
La agenda política que la posición dentro de las prioridades marcadas tanto a nivel nacional como regional.
- 2. Una estrategia integradora:**  
La estrategia como instrumento para la promoción y difusión de la seguridad vial y coordinación de los distintos agentes públicos y privados.
- 3. Coordinación regional:**  
Como mecanismo de coordinación regional dinámico y eficaz basado en el compromiso de los agentes implicados.
- 4. Intermediación de la administración en el territorio:**  
Propiciar el reforzamiento y dinamizar la coordinación de los diferentes agentes relacionados con la seguridad vial en el territorio: Dirección Regional de Educación del Callao, Dirección Regional de Salud del Callao, Dirección Regional de Trabajo y Promoción del Empleo y XX Dirección Territorial de la Policía del Callao y la Administración Privada en el marco de sus competencias en esta materia.
- 5. Participación de agentes públicos y privados:**  
Unos modelos de participación público-privado que permite consensuar medidas y estar atento a las problemáticas emergentes.
- 6. Generación y transferencia de conocimiento:**  
Una estrategia en la que juega un papel importante la difusión y recepción del conocimiento en seguridad vial entre los agentes que pueden aportar para su mejora constante.



CRISTIAN OMAR HERNANDEZ DE LA CRUZ  
Jefe de la Oficina de Trámite Documentario y Archivado  
FEDATARIO INSTITUCIONAL  
GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO  
Reg. N° 0082 Fecha 12 MAR. 2014

## VI. MISION, VISION, OBJETIVOS, LINEAS DE ACCION

### 6.1. MISION

Ser Líderes en la Gestión de la Seguridad Vial:  
Fortaleciendo capacidades a los usuarios de las vías y los generadores de demanda.  
Generando sinergias en la intervención del Estado en sus diferentes niveles de gobierno.  
Implementando los lineamientos de los Planes Nacionales.  
Aplicando el uso intensivo de tecnologías innovadoras.  
Cumplimiento con el orden jurídico.



### 6.2. VISION

El Callao es la ciudad más segura del Perú, en donde se ha minimizado las condiciones de inseguridad porque el Consejo Regional de Seguridad Vial a logrado sinergias para la gestión eficaz de la Autoridad Administrativa logrando un adecuado diseño y conservación de la infraestructura de tránsito, en donde los generadores de demanda, los usuarios de las vías y los medios de transporte, interactúan para desarrollar sus actividades con óptimas condiciones de seguridad vial.

La Región Callao gestiona la Seguridad Vial y está integrada al Sistema Nacional de Seguridad Vial del país.



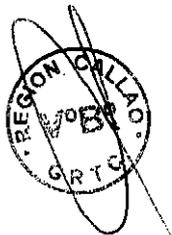
### 6.3. OBJETIVOS

#### 6.3.1. OBJETIVO DE DESARROLLO

Incremento de la calidad de vida en la población de la Región Callao, por mejora en la seguridad vial.

#### 6.3.2. OBJETIVO GENERAL

Mejora de la seguridad vial en la Región Callao.



### 6.4. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS GENERALES

- Medios de Transporte con adecuadas condiciones de seguridad vial en la Región Callao.
- Infraestructura de Tránsito con adecuadas condiciones de seguridad vial en la Región Callao.
- Se ha logrado sinergias entre los sectores y gobiernos subnacionales garantizando la actuación eficaz del estado en seguridad vial en la Región Callao.
- Adecuado conocimiento en seguridad vial de los usuarios de las vías en la Región Callao.
- Generadores de demanda con adecuado manejo del impacto vial en la Región Callao.



- Consejo Regional de Seguridad Vial articulador interinstitucional

CRISTIAN OMAR HERNANDEZ DE LA CRUZ  
Jefe de la Oficina de Trámite Documentario y Archivo

FEDATARIO INSTITUCIONAL  
GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO  
Reg. N° 0084 Fecha: 14 MAR 2014

## 6.5. OBJETIVOS ESTRATEGICOS ESPECIFICOS

### 6.5.1. MEDIOS DE TRANSPORTE CON ADECUADAS CONDICIONES DE SEGURIDAD VIAL EN LA REGION CALLAO.

- Inspecciones Técnicas Vehiculares confiables.
- Parque automotor mejorado.

### 6.5.2. INFRAESTRUCTURA DE TRANSITO CON ADECUADAS CONDICIONES DE SEGURIDAD VIAL EN LA REGION CALLAO.

- Segregación vial eficiente por clase de medio de transporte.
- Contribuir a la recuperación de la infraestructura vial para el tránsito de vehículos
- Contribuir al mejoramiento del diseño vial en la red vial de la Región Callao.  
Dispositivos de control de tránsito eficientes en la regulación.

### 6.5.3. DESARROLLAR SINERGIAS ENTRE LOS SECTORES Y GOBIERNOS SUBNACIONALES GARANTIZANDO LA ACTUACIÓN EFICAZ DEL ESTADO EN SEGURIDAD VIAL EN LA REGIÓN

- Contribuir a la regulación de los servicios de transporte terrestre en la Región Callao por la autoridad administrativa.
- Contribuir a la fiscalización eficaz de la autoridad administrativa a los generadores de condiciones inseguras.
- Adecuado desarrollo de capacidades de gestión eficaz y articulación de la autoridad administrativa.
- Investigación y recolección de datos estadísticos por causa de accidentabilidad en la Región Callao.
- Mantener la innovación en seguridad vial en la Región Callao.
- Continuar con la implementación en el sistema de monitoreo y control de gestión de la autoridad administrativa.
- La autoridad administrativa promueve la descentralización de competencias y funciones.

### 6.5.4. ADECUADO CONOCIMIENTO DE SEGURIDAD VIAL DE LOS USUARIOS (PEATONES Y CONDUCTORES) DE LA VIAS EN LA REGIÓN CALLAO.

- Los peatones como usuarios de las vía han adquirido el adecuado conocimiento de normatividad y dispositivos de tránsito.
- Los conductores como usuarios de las vías han adquirido conocimiento de normatividad y dispositivos de tránsito.

### 6.5.5. ADECUADO MANEJO DEL IMPACTO VIAL EN LA REGION, DE LOS GENERADORES DE LA DEMANDA



Secretaría Técnica del Consejo Regional de Seguridad Vial  
Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones

CRISTIAN OMAR HERNANDEZ DE LA CRUZ  
Jefe de la Oficina de Trámite Documentario y Archivo

REPARTICIÓN  
SECRETARÍA INSTITUCIONAL  
GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO  
27 MAR 2016

- Adecuada gestión del impacto vial por entidades públicas y privadas.
- Adecuada gestión del impacto vial por prestadores del servicio de transporte de carga.
- Adecuada gestión del impacto vial por prestadores de servicio de transporte de personas.
- Adecuada gestión del impacto vial por prestadores de servicio de transporte en vehículos menores.

6.5.6. CONSEJO REGIONAL ARTICULADOR INTERINSTITUCIONAL

- La autoridad administrativa cumple con las competencias y funciones asignadas por ley.
- Contribuir de manera coordinada y unificada para minimizar las condiciones de inseguridad vial.
- Adecuado desarrollo de capacidades de articulación de la autoridad administrativa.
- Monitorear las condiciones de inseguridad de la infraestructura de tránsito, de los medios de transporte, de los usuarios de las vías, de los generadores de demanda y de la autoridad administrativa.
- Fortalecimiento de las capacidades a especialistas en seguridad vial.
- En la Región Callao se monitorea la actuación de la autoridad administrativa en el cumplimiento de sus competencias y funciones.



VII. **ESTRATEGIAS**

Para el logro de los objetivos, se define las siguientes estrategias de acción, las cuales se encuentran identificadas de la siguiente manera:

**EDUCACIÓN Y COMUNICACIÓN:**

**Estrategia Específica 01:**

**Ejecución del Programa Educativo en Seguridad Vial al interior del sistema educativo regional:**

Esta estrategia está orientada a lograr la incorporación de temas y contenidos sobre Educación Vial en la Estructura Curricular Nacional.

**Ámbitos de Intervención:**

1. Implementar una agresiva campaña educativa de seguridad vial en los lugares más alejados de la ciudad (asentamientos humanos, asociaciones de vivienda, etc.) donde no se sienta la presencia e interés del Estado en el bienestar de la población.
2. Elaborar y difundir materiales didácticos con contenidos para los estudiantes de acuerdo al nivel que cursan; incluir los temas de seguridad vial en la educación especial.
3. Incentivar que los días sábados y domingos, las APAFAS, Dirigencias Vecinales, deberán ser comprometidos en la citación y asistencia de padres e hijos y asociados en forma masiva a las instituciones educativas y otros locales, a fin de ser instruidos con charlas de seguridad vial.
4. Aprovechar la época de verano para realizar campañas en los barrios y plazas del distrito, sobre el uso seguro de la bicicleta.
5. Realizar maratones en bicicleta para promover el uso de este transporte sostenible y de otros medios de transporte amistosos con el medio ambiente.
6. Continuar con los cursos de sensibilización y reeducación en los conductores por infringir las normas de tránsito.
7. Contar con voluntarios previamente capacitados en materia de seguridad vial, que aporten con ideas innovadoras para implementar instrumentos didácticos que capten la atención de los niños en cada inicio del año escolar.
8. Incrementar el número de horas de formación presencial en las escuelas de conductores.
9. Promover la realización de cursos prácticos de conducción segura y eficiente en los centros laborales de los trabajadores del rubro del transporte, cuya principal función sea la conducción. Dictar cursos en materia de seguridad vial, con un lenguaje sencillo a conductores de transporte urbano.

**DESARROLLO, INVESTIGACIÓN Y GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL:**

**Estrategia específica 02:**

**Diseño e implementación del Programa de Comunicaciones en materia de Seguridad Vial:**

Esta estrategia está orientada a crear conciencia tanto en los conductores como en los peatones de la importancia de la seguridad en los desplazamientos y las penalidades por comportamientos no seguros.

**Ámbitos de Intervención:**

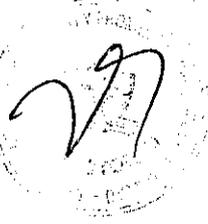
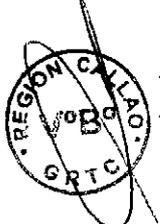
CRISTIAN OMAR HERNANDEZ DE LA CRUZ  
Jefe de la Oficina de Trámite Documentario y Archivado  
FEDATARIO INSTITUCIONAL  
GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO  
Reg. N°... 0082 Fecha... 12/MAR/2016



Secretaría Técnica del Consejo Regional de Seguridad Vial  
Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones

1. Coordinar la implementación de señalización reguladores de límites máximos de velocidad, en los puntos de concentración de mayor índice de colisiones por dicha causa generadora de siniestralidad, sensibilización en seguridad vial.
2. Incentivar a los operadores (empresas y concesionarios), implementar en su flota vehiculares dispositivos controladores de velocidad y realizar controles de consumo de alcohol a los conductores de sus unidades.
3. Seguimiento y fiscalización en puntos estratégicos para los motociclistas en coordinación con la autoridad competente, tanto en la seguridad como a la velocidad en la que circulan como el control del consumo de alcohol.
4. Promover y estimular a escolares que previamente hayan sido instruidos en seguridad vial durante sus vacaciones y provistos de carteles, sean ubicados en intersecciones de mayor afluencia de público, realizando actividades de educación vial a conductores y peatones (uso de cruceros peatonales, puentes peatonales uso correcto del semáforo, preferencia de pasoso de peatones, vehículos de emergencia etc.)
5. Verificar que los espacios destinados al tránsito de las bicicletas seas seguras, velar por la seguridad del ciclista al cuando comparte la vía con los automóviles.
6. Fomentar el uso de la bicicleta, como medio de transporte ecológico y sostenible.
7. Con relación a la campaña "hazte ver" referida a los ciclistas, debe haber una educación que provenga desde los padres y los profesores, en la utilización de accesorios de seguridad para los ciclistas.
8. Colocar carteles indicando el uso obligatorio del cinturón de seguridad en las salidas de lugares de aparcamiento, en paraderos de taxi o de buses, centros comerciales, etc.
9. Incentivar el uso del cinturón de seguridad tanto en el conductor, los copilotos y en caso de llevar menores de 5 años se debe tener una silla especial con sistema de retención para la seguridad del menor.
10. Priorizar la pronta implementación de alcoholímetros en las comisarías del distrito.
11. Sensibilización al conductor a través de las redes sociales, sobre las consecuencias que ocasiona la conducción por la ingesta de bebidas alcohólicas; a través de videos, imágenes y mensajes subliminales; si el conductor no conoce de estas herramientas como son las redes sociales concientizarlos por medio de anuncios publicitarios en sus centros laborales.
12. Realizar campañas de comunicación que aboguen por la convivencia del uso compartido de las vías de uso frecuente de ciclistas con los conductores.
13. Promover la figura del conductor alternativo y la del bebedor pasivo, a través de campañas audiovisuales.
14. Brindar información en materia de seguridad vial, llegando al receptor de la mejor manera posible a través de su entorno, es decir apoyándonos en la tecnología a mano (televisión, radio, internet, afiches, paneles audiovisuales).

CRISTIAN OMAR VERNARDO DE LA CRUZ  
Jefe de la Oficina de Trámite Documentario y Archivo  
FEDATARIO INSTITUCIONAL  
GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO  
Reg. N.º 100228  
Fecha: 12 MAR 2014



**Estrategia Específica 03:**

**Diseño e implementación de un sistema de recolección de datos de colisiones de tránsito:**

Esta estrategia está orientada a generar información oportuna, objetiva y confiable que contribuya a la toma de decisiones, que permita el diseño, implementación y evaluación de políticas e intervenciones viales que redunden en la reducción de la siniestralidad vial en el Callao.

**Ámbitos de Intervención:**

1. Realizar estudios sobre las colisiones de tránsito en el distrito y la Región Callao, con el fin de ubicar los puntos de mayor concentración.
2. Ampliar las líneas de investigación en seguridad vial para que sirva de base para luego tomar decisiones.



Secretaría Técnica del Consejo Regional de Seguridad Vial  
Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones

3. Tomar como prioridad el implemento de tecnología al momento de la fiscalización en caso de un accidente, para que se recaude información confiable y específica para los diversos estudios.
4. Incentivar a la Policía Regional para que mantenga una base de datos actualizada de los colisiones de tránsito.
5. La División de Policía de Transito del Callao (DIVPOLTRAN-CALLAO) a través del Departamento de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito (DEPRACT-CALLAO), proveerá de la estadística de las colisiones de tránsito ocurridos en la jurisdicción de la Región Callao.

ESCUPIA INSTITUCIONAL

CRISTIAN OMAR HERNANDEZ DE LA CRUZ  
Jefe de la Oficina de Trámite Documentario y Archivo  
FEDATARIO INSTITUCIONAL  
GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO  
Fecha: 17 MAR 2014

**Estrategia Específica 04:**

**Monitorear el desarrollo de los sistemas de Revisiones Técnicas Vehiculares:**

Esta estrategia está orientada al control del parque automotor y sus condiciones de seguridad, promoviendo las Revisiones Técnicas Vehiculares y los nuevos sistemas de seguridad activa y pasiva.

**Ámbitos de Intervención:**

1. Poner a disposición del ciudadano el historial de los vehículos, a efectos de verificar que cumplan con los requerimientos legales exigidos por la normatividad vigente (como los CITV o SOAT)
2. Se deberá establecer coordinaciones entre la Municipalidad Provincial del Callao y la DIVPOLTRAN-CALLAO a fin de realizar operativos conjuntos para retirar de la circulación vehículos con una antigüedad mayor a la estipulada por la legislación vigente.
3. Incentivar al conductor sobre la importancia y obligatoriedad de someter a su vehículo a una Revisión Técnica.
4. Promover e incentivar a los operadores de transporte (empresas y concesionarios) la renovación progresiva de su flota vehicular obsoleta, adquiriendo sistemas de operación de flota y nuevas unidades que incorpore el uso de combustible menos contaminantes y elementos de seguridad incorporados, tales como dispositivos de control de velocidad o de consumo de alcohol.
5. Promover e incentivar a los operadores de transporte, a contar con sistemas de mantenimiento preventivo y correctivo de sus unidades, así como al conductor a mantener en buen estado los sistemas mecánicos y de seguridad de su vehículo con el fin de evitar los colisiones de tránsito.

**Estrategia Específica 05:**

**Implementación de programa para la detención y eliminación de Puntos Negros viales:**

Esta estrategia está orientada a priorizar aspectos relacionados a la detección de las áreas de concentración de colisiones, denominadas "Puntos Negros", y a las causas que lo generan, con el fin de implementar medidas técnicas correctivas.

**Ámbitos de Intervención:**

1. Realizar auditorías de tránsito para implementar medidas técnicas correctivas y preventivas.
2. Analizar la base de datos que puedan brindar la División de Policía de Transito del Callao (DIVPOLTRAN-CALLAO) a través del Departamento de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito (DEPRACT-CALLAO) y las comisarias de la región con respecto a los colisiones de tránsito ocurridos los últimos cuatro años.

3. Establecer una mayor señalización para vehículos y peatones, así como una mejor iluminación de las zonas denominadas "Puntos Negros".

**Estrategia específica 06:**

**Programa de mejoramiento del Sistema de evaluación de postulantes para obtención de licencias de conducir:**

CRISTIAN OMAK HERNANDEZ DE LA CRUZ  
Jefe de la Oficina de Trámite Documentario y Archivo  
FEDATARIO INSTITUCIONAL  
GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO

Reg. N° 6088 12 MAR. 2014

Esta estrategia está orientada a la revisión del sistema actual de evaluación de postulantes, con la finalidad de proponer el mejoramiento de los niveles de capacitación, mecanismos de verificación de conocimientos teórico-práctico de las normas de tránsito y las condiciones de habilidad conductiva del postulante a una licencia de conducir, contribuyendo con ello a reducir el número de accidentes de tránsito.

**Ámbitos de Intervención:**

1. Efectuar un análisis integral de los procedimientos de evaluación, proponiendo mejoras en el sistema de evaluación a efectos de hacer más riguroso los test's a los que son sometidos los postulantes para acreditar las aptitudes o condiciones para el otorgamiento de la licencia de conducir.
2. Fortalecer las funciones que desarrolla la Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones en la conducción del proceso de otorgamiento de licencias de conducir, mediante la adquisición de ayudas y/o equipamientos tecnológicos modernos (simuladores vehiculares, etc.), que le permitan afianzar, elevar y consolidar el nivel de adiestramiento y/o aprendizaje teórico y práctico de los postulantes que deseen obtener una licencia de conducir de la Clase "A"; conseguir de esta manera reducir los accidentes de tránsito.
3. Prestar especial atención a las discapacidades para la conducción, tanto en personas de mayor edad, como en personas adictas a bebidas alcohólicas que necesiten de rehabilitación.
4. Promover capacitaciones que faciliten el aprendizaje de las normas de tránsito, mecánica automotriz básica, antes de adquirir su licencia de conducir.
5. Sensibilizar a los estudiantes sobre los efectos que tienen el exceso de velocidad y las causas por la ingesta de bebidas alcohólicas.
6. Establecer una mayor control a las escuelas de conductores, circuitos de manejo, locales de trámite de licencias de conducir, a fin de evitar que personas inescrupulosas realicen actos de inconducta funcional o actos ilícitos.
7. Sensibilizar a los postulantes que desean obtener una licencia de conducir, que dicha habilitación, no es un derecho sino un privilegio y una gran responsabilidad.

**Estrategia Específica 07:**

**Mejoramiento de los Procesos del sistema de emergencia, rescate y calidad en la asistencia de heridos producto de colisiones de tránsito:**

Esta estrategia está orientada a lograr la potenciación tecnológica y la mejora de la calificación del personal al interior de las unidades de emergencia para garantizar la asistencia inmediata de los heridos producto de colisiones de tránsito.

**Ámbitos de Intervención:**

La aptitud de los conductores



Secretaría Técnica del Consejo Regional de Seguridad Vial  
Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones

1. Concientizar a los conductores, no abandonen al herido o las víctimas de una colisión, asimismo de que la prestación de los servicios de primeros auxilios sea inmediata hasta el arribo de la ambulancia al lugar del siniestro.
2. Concientizar a los conductores, que una vez estabilizado al herido, comunicarse con la ambulancia
3. En caso que la ambulancia demore llevar a los heridos a los hospitales más cercanos con la ayuda de vehículo policial de serenazgo, etc.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

CRISTIAN OMAR HERNÁNDEZ DE LA CRUZ  
Jefe de la Oficina de Trámite Documentario y Archivo

FEDATARIO INSTITUCIONAL  
GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO

17 MAR 2014

**La implicación de los profesionales de salud:**

1. Acudir inmediatamente a asistir a los heridos o víctimas de una colisión de tránsito afectados de estabilizar su estado de salud y conducir o acompañarlo hasta un centro de salud de emergencia más cercano al lugar del siniestro.
2. Contar con una base de datos detallada y actualizada de la morbilidad y mortalidad a causa de las colisiones de tránsito, realizando el seguimiento respectivo a los afectados.
3. Implementar la asistencia de vehículos de ambulancia con enlace telefónico gratuito, que permita actuar de inmediato ante situaciones de emergencia, otorgando un servicio de primera calidad y oportuna al ciudadano chalaco.

**Estrategia Específica 08:**

**Implementación de Convenios de Cooperación con instituciones públicas y privadas en materia de Seguridad Vial:**

Esta estrategia está orientada a propiciar la cooperación con instituciones públicas y privados, con el propósito de potenciar las carencias e interrelacionar esfuerzos para alcanzar la reducción de las colisiones de tránsito.

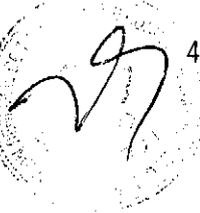
**Ámbitos de Intervención:**

1. Propiciar la cooperación conjunta con organismos penitenciarios en casos de reincidencia por parte del conductor en colisiones de tránsito debido a condiciones alcohólicas o de drogas.
2. Propiciar la cooperación conjunta con organismos educativos para brindar información capacitación sobre seguridad vial ciudadana.
3. Brindar y recibir capacitación en materia de seguridad vial con el fin de ampliar conocimientos y compartir experiencias, para luego aplicarlos a nuestros ámbitos laborales.
4. Establecer lazos de cooperación conjuntos con la Municipalidad Provincial del Callao, Ministerio De Educación, Ministerio de Salud, Defensa Civil, Compañía General de Bomberos Voluntarios del Perú, Corpac, Grupo Aéreo N° 8, Aviación Del Ejército Peruano, Aviación Naval, DIRAVPOL-PNP, teniéndose en consideración que dentro de la jurisdicción de la Región Callao se encuentra ubicado el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

**Estrategia Específica 09:**

**Implementación de tecnologías aplicadas al control y/o fiscalización de las normas de tránsito:**

Esta estrategia está orientada a promover el uso de medios tecnológicos para el control y/o fiscalización de las normas de tránsito, como por ejemplo el control de la velocidad máxima permitida, el respeto de las líneas



Secretaría Técnica del Consejo Regional de Seguridad Vial  
Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones

de parada y cruces peatones, la luz roja del semáforo, límites máximos permitidos de consumo de alcohol en conductores y peatones, etc., que permitan reducir considerable las colisiones viales.

1. Gestionar la implementación sistemas inteligentes de limitación de velocidad, para reducir las colisiones de tránsito acompañados de la señalización reguladora e informativa pertinente.
2. Utilizar la base de datos de los puntos donde se encuentre ubicado los equipos de fiscalización electrónica y de mayor concentración de colisiones (puntos negros), como información confiable e inmediata como medio de recolección de datos para la toma de decisiones oportunas para la reducción de la siniestralidad.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

**INFRAESTRUCTURA E INGENIERÍA VIAL**

**- Estrategia Especifica 10:**

**Programa de infraestructura vial:**

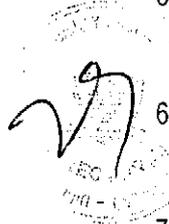
El programa de infraestructura vial nos ayuda a reducir la frecuencia y gravedad de las colisiones.

**Ámbito de intervención:**

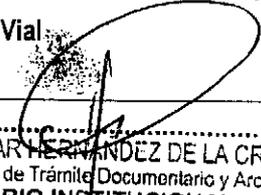
**Explotación y conservación de las infraestructuras.**

1. No solo estudiar los tramos más conflictivos de la red de carretera, sino también los tramos que sean considerados de menos conflictos y monitorearlos, efectuando aforos (conteos vehiculares y peatonales) para evaluar la cantidad de vehículos y personas que hacen uso de dichos tramos en las horas punta o pico.
2. Las inspecciones de seguridad vial en las infraestructuras se realizaría destinando personal para la supervisión de dichas infraestructuras.
3. Identificar las características relacionadas con la seguridad vial y la prevención de colisiones para poder establecer los elementos que sean necesarios para las carreteras y también un mantenimiento a las señales de tránsito por motivos de seguridad, este punto se realizaría con personal calificado en seguridad vial y a través de un informe se tendrían los resultados para mejorar la vía y para reducir los colisiones de tránsito.
4. Promover zonas de parada para vehículos en las vías convencionales y se realizaría teniendo un estudio del lugar donde las personas bajan más para poder destinar un paradero y no arriesgar tanto la vida de los usuarios. Ver los espacios seguros para realizar la construcción de paradas a lo largo del itinerario de zonas donde el usuario puede estar seguro y la distancia de esta zona a la vía y se puede realizar haciendo un estudio de toda la vía para establecer los puntos claves de las zonas seguras de los usuarios.
5. Los criterios de señalización de los límites de velocidad específicos en la vía los cuales deberán ser puestos de una manera que todas puedan ver y se realizaría dividiendo los tramos de forma homogénea para que la señalización sea más fácil y pueda ser cumplida por la vía.
6. En muchos lugares no se toma la importancia requerida a las bicicletas (ciclistas) se debe poner señalización en itinerarios para el tránsito de bicicletas, con el objetivo de advertir tanto al ciclista como al conductor de una vía ,esto se haría teniendo un espacio establecido del itinerario para el tránsito de bicicletas.
7. Que las autoridades competentes realicen una excelente instalación de los dispositivos de control que deben ir acorde con lo establecido en el "Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito Automotor para Calles y Carreteras", donde se establecen las distancias, tamaño, forma, etc. El cual debe ser puesto como dice el manual, asimismo velar por su limpieza y mantenimiento de una adecuada señalización; la eliminación de baches que pondrían en riesgo la circulación y por tal motivo aumentar las colisiones de tránsito.

CRISTIAN OMAR HERNÁNDEZ DE LA CRUZ  
Jefe de la Oficina de Trámite Documentario y Archiv.  
GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO  
Reg. N° 0072 Fecha 12 MAR. 2014



Secretaría Técnica del Consejo Regional de Seguridad Vial  
Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones



CRISTIAN OMAR HERNÁNDEZ DE LA CRUZ  
Jefe de la Oficina de Trámite Documentario y Archivo

FEDATARIO INSTITUCIONAL  
GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO  
2 MAR. 2014

**Estrategia Especifica 11:**

**Implementación de programas de auditorías viales:**

1. La implementación de las auditorías viales es de suma importancia antes de realizar la ejecución de un proyecto, sin embargo no se ejecutan muy a menudo; en estas auditorías se toman en cuenta consideraciones mínimas: Diseño Geométrico Vial, Volumen de Tránsito, Dispositivos de Control, Amortiguadores de Impacto, la cual se debe realizar con personal especializado en auditorías viales porque es más fácil borrar una línea en un plano que después de haberse realizado la obra.

**GESTIÓN, CONTROL, FISCALIZACIÓN DE LAS NORMATIVAS DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE**

**Estrategia Especifica 12:**

**Programa de fortalecimiento del accionar policial para el control y fiscalización de las normas de tránsito y transporte:**

1. Esta estrategia es una de las cuales tiene destinada menor presupuesto; se tiene que su objetivo es dotar de tecnología al interior de las unidades policiales relacionadas al control de de velocidad así como en la detención de los conductores por la ingesta de alcohol o drogas, como el alcoholímetro que en muy pocas comisarías se tiene por falta de presupuesto.

**Estrategia Especifica 13:**

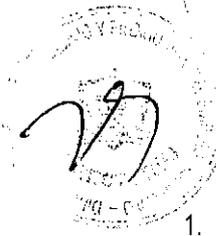
**Ordenamiento del sistema de transporte público de pasajeros:**

1. Este objetivo está orientado a lograr un servicio adecuado de transporte público de pasajeros en el ámbito urbano e interconectado a mejorar las condiciones de servicio mediante la racionalización del mismo y algo muy importante pero a la vez un tema social la renovación del parque automotor y tener una información por parte de la PNP que cada conductor no tenga antecedentes o récord negativos para su conducción como un paso para el ordenamiento del sistema de transporte público.
2. Establecer plazos para que las empresas de transporte público de personas accedan a la modernización del parque automotor adquiriendo vehículos nuevos de combustible ecológico (GNV O GLP) ,de 9,12 y 18 metros ,permitiendo retirar de la circulación vehículos antiguos que producen una mayor contaminación ,pugnando por una ciudad más limpia y segura.

**Estrategia Especifica 14:**

**Verificación del uso racional y adecuado del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y el Certificado Contra Colisiones de Tránsito (CAT):**

1. Esta estrategia es muy importante porque cumple un rol social en vías Departamentales o Regionales, Nacionales y Locales como el SOAT tener una verificación de los vehículos con la ayuda de la policía en los operativos para que el SOAT no esté vencido o sea falso porque así se podrá ver por las personas afectadas y cumplir con otorgarle medicina necesaria para sus sostenibilidad y rehabilitación por ello es necesario efectuar periódicamente auditorías medicas a cada institución prestadora de servicios de salud que atienda a heridos producto de colisiones mediante el SOAT.
2. Brindar a la población información del SOAT porque muchos de las personas no saben realmente lo que el SOAT puede cubrir y a los que sufren un accidente, brindarles una medicación adecuada.



Secretaría Técnica del Consejo Regional de Seguridad Vial  
Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones



CRISTIAN OMAR HERNANDEZ DE LA CRUZ  
Jefe de la Oficina de Trámite Documentario y Archivo  
FEDATARIO INSTITUCIONAL  
GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO  
Reg. Nº. 0082 Fecha: 12 MAR. 2014

**Estrategia Especifica 15:**

**Implementar los observatorios regionales de seguridad vial:**

1. El Observatorio de Seguridad Vial Regional, estará encargado de efectuar el monitoreo e investigación de los puntos negros que busca promover recomendaciones para la disminución de colisiones.
2. Se recopilará información proveniente de los sectores involucrados en la problemática de accidentalidad.
3. Estos observatorios se realizarían con la ayuda policial que nos brinde información actualizada de los puntos negros y así poder poner los observatorios que además ayudarían mucho en la intervención de vehículos.
4. Estos observatorios viales deben realizar informes estadísticos de los datos obtenidos al observar el comportamiento de las vías de la región y estar asociadas a una dirección de accidentología que brinde recomendaciones para la prevención de colisiones de tránsito.
5. Un Observatorio de Seguridad Vial, que permita disponer de una mayor y mejor información de las colisiones de tránsito, para identificar las causas y los problemas emergentes, que permitan planificar, ejecutar y evaluar estrategias y acciones de seguridad vial.

**Estrategia Especifica 16:**

**Implementar el apoyo a las personas afectadas por las colisiones de tránsito:**

Como cada año las colisiones de tráfico dejan un elevado número de víctimas que en muchos casos fallecen por no tener una atención rápida.

**Ámbito de intervención**

**1. La atención en el accidente**

1. La respuesta médica en caso de accidente de tráfico es fundamental porque la mayoría de personas víctimas de colisiones fallecen antes que llegue la respuesta médica es por eso que la Dirección Regional de Salud debe trabajar en la medición y homogenización de la atención en el accidente.
2. Hacer una rápida inspección visual del siniestro para saber cuántos vehículos están involucrados. No es lo mismo un choque entre dos autos que cuando hay más vehículos o un ómnibus accidentado; la cantidad de heridos aumenta y se necesita más ambulancias y asistencia médica.
3. Llamar a la policía, identificarse y hablar con claridad, especificar en qué kilómetro de la ruta es el siniestro. Si no se conoce el lugar, buscar alguna referencia importante del camino que ayude a las autoridades a ubicarse. Conservar la calma, escuchar lo que se pregunta del otro lado, tratar de responder lo más claramente posible y no cortar la comunicación hasta que el interlocutor lo indique. En esos primeros segundos la información es valiosísima y permitirá mejorar la asistencia a los heridos.

**2. Después del accidente**

1. Integrar, en las Oficinas de Atención, a las víctimas de colisiones de tránsito y facilitar asistencia legal y psicológica para brindarle apoyo de información de sus derechos frente a las colisiones que sea víctima la persona o terceros para que puedas realizar una adecuada consulta de sus derechos.

**3. La asociación de las víctimas**



Secretaría Técnica del Consejo Regional de Seguridad Vial  
Gerencia Regional de Transportes y Comunicaciones

1. Establecer en el calendario cívico el "Día Mundial de las Víctimas de Colisiones de Tránsito" y en ese día dar charlas de seguridad vial en los colegios, universidades, academias y a lo largo del año en días establecidos para tener conciencia de cuanto es importante conocer acerca de seguridad vial.
2. Realizar actividades y apoyando asociaciones de víctimas en programas preventivos de seguridad vial, dando afiches separatas y charlas gratuitas y a otras organizaciones para no olvidarnos de las víctimas de colisiones de tránsito y contribuir a la ciudadanía para su sensibilización.
3. Subvencionar actividades preventivas de seguridad de las asociaciones con la finalidad de respaldar a estas entidades desde una perspectiva organizada o institucional.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

**COORDINACIÓN Y LIDERAZGO DEL PLAN REGIONAL DE SEGURIDAD VIAL**

**Estrategia Específica 17:**

**Liderazgo del Plan Regional de Seguridad Vial:**

CRISTIAN OMAR HERNANDEZ DE LA CRUZ  
Jefe de la Oficina de Trámite Documentario y Archiv.  
FEDATARIO INSTITUCIONAL  
GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO  
Reg. N°...0087 Fecha: 12 MAR. 2014

El objetivo de esta estrategia está orientado a lograr la institucionalidad del CRSV pese a la falta de presupuesto, personal y apoyo logístico, constante en casi todos los CRSV, lo cual le permitirá ser identificado como el ente rector en materia de seguridad vial a nivel regional así mismo es prioridad potenciar y fortalecer su capacidad.

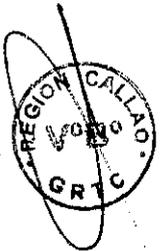


~~COPIA DEL ORIGINAL~~

VIII. PRODUCTOS

CRISTIAN OMAR HERNANDEZ DE LA CRUZ  
Jefe de la Oficina de Trámite Documentario y Archivo  
FEDATARIO INSTITUCIONAL  
GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO  
Reg. No. 00821 Fecha: 12/MAR/2014

1. Plan Regional de Seguridad Vial.
2. Desarrollo de sistema de información de control del Plan Regional de Seguridad Vial
3. Monitoreo de la autoridad administrativa y evaluación de efectividad de acciones en seguridad vial
4. Monitoreo de la autoridad administrativa y evaluación de efectividad en cumplimiento de competencias
5. Monitoreo de autoridad administrativa y evaluación de efectividad en impacto vial
6. Monitoreo de la calidad de las entidades de servicios complementarios
7. Inspecciones de seguridad vial
8. Instalación y operación de observatorio de seguridad vial
9. Investigación de tecnologías aplicables en seguridad vial
10. Capacitación a conductores infractores
11. Capacitación a especialistas en seguridad vial
12. Campañas de sensibilización a la comunidad en seguridad vial
13. Capacitación a usuarios de las vías en seguridad vial
14. Elaboración de normas en seguridad vial
15. Elaboración de normas en impacto vial
16. Actualización de normas administrativas y de transporte terrestre
17. Difusión de la normatividad de transporte y tránsito
18. Promoción de asociaciones publico privadas en gestión, fiscalización e infraestructura





Gobierno Regional del Callao

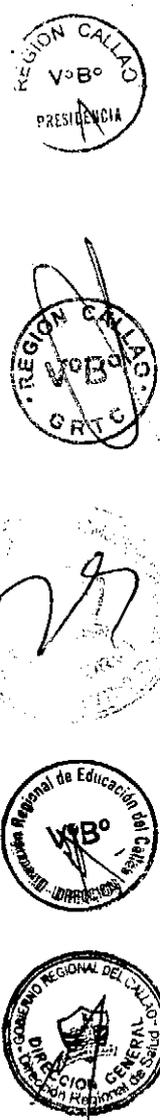
Av. Elmer Faucett N° 3970 - Callao

CRISTIAN OMAR HERNANDEZ DE LA CRUZ  
 Jefe de la Oficina de Trámite Documentario y Archivo  
**FEDATARIO INSTITUCIONAL**  
 GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO  
 Reg. N° 0082 / 12 MAR 2014

**IX. INDICADORES, LINEA BASE, RESPONSABLES**

OG.1: MEDIOS DE TRANSPORTE CON ADECUADAS CONDICIONES DE SEGURIDAD VIAL EN LA REGION CALLAO.					
OBJETIVOS ESPECIFICOS	INDICADOR	FORMULA	LINEA DE BASE 2011	META AL 2018	RESPONSABLES
OE.1.1: Inspecciones Técnicas Vehiculares confiables	Porcentaje por fallas mecánicas (%)	$\frac{\text{N}^\circ \text{ de fallas mecánicas}}{\text{N}^\circ \text{ total de fallas}}$	Falla mecánica: 123 (4%)	Falla mecánica: 0.5 %	SUTRAN - MTC - Secretaria Técnica del Consejo regional de Seguridad Vial.
OE.1.2.: Parque automotor mejorado.	Antigüedad de parque automotor	Promedio de antigüedad de parque automotor en la Región Callao	17 años	12 años	MTC- Secretaria Técnica - Consejo Regional de Seguridad Vial

OG.2: INFRAESTRUCTURA DE TRANSITO CON ADECUADAS CONDICIONES DE SEGURIDAD VIAL EN LA REGION CALLAO.					
OBJETIVOS ESPECIFICOS	INDICADOR	FORMULA	LINEA DE BASE 2011	META AL 2018	RESPONSABLES
OE.2.1: Segregación vial eficiente por clase de medio de transporte.	porcentaje de siniestralidad por causa de infraestructura de tránsito (%)	$\frac{\text{N}^\circ \text{ de atropellos por infraestructura de tránsito}}{\text{N}^\circ \text{ total de atropellos}}$	Señalización defectuosa = 13 (0.4%)	Señalización defectuosa (0.2 %)	Secretaria Técnica - Consejo Regional de Seguridad Vial- Municipalidades
OE.2.2: Contribuir a la recuperación de la infraestructura vial para el tránsito de vehículos	Porcentaje de siniestralidad por causa de infraestructura de tránsito %	$\frac{\text{N}^\circ \text{ de siniestros por via en mal estado}}{\text{N}^\circ \text{ total de siniestros}}$	Vía en mal estado = 43 (1.5%)	Vía en mal estado (0.5 %)	Secretaria Técnica - Consejo Regional de Seguridad Vial- Municipalidades- Gerencia Regional de Infraestructura
OE.2.3.: Contribuir al mejoramiento del diseño vial en la red vial de la Región Callao.	Porcentaje de siniestralidad por causa de volcadura (%)	$\frac{\text{N}^\circ \text{ de siniestros por volcadura}}{\text{N}^\circ \text{ total de siniestros}}$	Volcadura=2065(24%)	Volcadura=(20%)	Secretaria Técnica - Consejo Regional de Seguridad Vial- Municipalidades- Gerencia Regional de Infraestructura
OE.2.4.: Dispositivos de control de tránsito eficientes en la regulación.	Porcentaje de siniestralidad por causa de desacato de señales (%)	$\frac{\text{N}^\circ \text{ de siniestros por desacato de señales}}{\text{N}^\circ \text{ total de siniestros}}$	Desacato de señales=20(0.7%)	Desacato de señales=(0.2%)	Secretaria Técnica - Consejo Regional de Seguridad Vial- Municipalidades-





Gobierno Regional  
del Callao

Av. Elmer Faucett Nº 3970 - Callao

CRISTIAN OMAR HERNANDEZ DE LA CRUZ  
Jefe de la Oficina de Trámite Documentario y Archivo  
FEDATARIO INSTITUCIONAL  
GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO  
Reg. N° 0082 12 MAR 2014

OG.3: DESARROLLAR SINERGIAS ENTRE LOS SECTORES Y GOBIERNOS SUBNACIONALES GARANTIZANDO LA ACTUACIÓN EFICAZ DEL ESTADO EN SEGURIDAD VIAL EN LA REGIÓN.					
OBJETIVOS ESPECIFICOS	INDICADOR	FORMULA	LINEA DE BASE 2011	META AL 2018	RESPONSABLES
OE.3.1.: Contribuir a la regulación de los servicios de transporte terrestre en la Región Callao por la autoridad administrativa.	Porcentaje de siniestralidad con respecto a los vehículos de transporte público (MICROBUS, O MNIBUS, MOTOKAR)	$\frac{\text{Nº de accidentes con respecto a vehículos de transporte público}}{\text{Nº de accidentes totales}}$	689 17%	7%	Secretaría Técnica - Consejo Regional de Seguridad Vial- Municipalidades-
OE.3.2: Contribuir a la fiscalización eficaz de la autoridad administrativa a los generadores de condiciones inseguras.	Porcentaje de accidentes de tránsito por incidencia diaria (Incidencia Diaria = Días de la Semana)	$\frac{\text{Nº de accidentes de tránsito por incidencia diaria}}{\text{Nº de accidentes de tránsito por semana}}$	21%	11.1%	SUTRAN Secretaría Técnica - Consejo Regional de Seguridad Vial- Municipalidades-
OE.3.3.: Adecuado desarrollo de capacidades de gestión eficaz y articulación de la autoridad administrativa.	Número de funcionarios capacitados (120 por años)	$\frac{\text{Nº de funcionarios capacitados}}{\text{Nº de personas capacitadas}}$	0	500	Secretaría Técnica - Consejo Regional de Seguridad Vial-
OE.3.4.: Investigación y recolección de datos estadísticos por causa de accidentabilidad en la Región Callao.	Porcentaje de accidentes por causa, con respecto al año anterior	$\frac{\text{Nº de accidentes en el año (n - 1), por causa}}{\text{Nº de accidentes en el año n, por causa}}$	2%	0.5%	Secretaría Técnica - Consejo Regional de Seguridad Vial-
OE.3.5.: Mantener la innovación en seguridad vial en la Región Callao.	Porcentaje de víctimas de accidentes de tránsito de 0 a 18 años.	$\frac{\text{Nº de víctimas de accidentes, por edades de 0 a 18 años}}{\text{Nº de accidentes en el año, por edades}}$	22%	12%	Secretaría Técnica - Consejo Regional de Seguridad Vial-
OE.3.6.: Se ha desarrollado un sistema de monitoreo y control de gestión de la autoridad administrativa.	Número de sistemas de información implementados	$\frac{\text{Nº de sistemas de información}}{\text{Nº de sistemas de información}}$	0	1	Secretaría Técnica - Consejo Regional de Seguridad Vial-
O.E.3.7.: La autoridad administrativa promueve la descentralización de competencias y funciones.	Número de informes emitidos	$\frac{\text{Nº de informes propuestos}}{\text{Nº de informes propuestos}}$	0	5	Secretaría Técnica - Consejo Regional de Seguridad Vial-





Gobierno Regional  
del Callao

Av. Elmer Faucett N° 3970 - Callao

CRISTIAN OLMAR HERNANDEZ DE LA CRUZ  
Jefe de la Oficina de Trámite Documentario y Archivo  
FEDATARIO INSTITUCIONAL  
GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO  
Reg. N° 0012  
12 MAR. 2014

O.G.4: ADECUADO CONOCIMIENTO DE SEGURIDAD VIAL DE LOS USUARIOS (PEATONES Y CONDUCTORES) DE LA VIAS EN LA REGION CALLAO.					
OBJETIVOS ESPECIFICO	INDICADOR	FORMULA	LINEA.DE BASE 2011	META AL 2018	RESPONSABLES
<b>O.E.4.1.:</b> Los Peatones como usuarios de las via han adquirido el adecuado conocimiento de normatividad y dispositivos de transito.	Porcentaje siniestralidad por causa de peatones de las vias (%)	$\frac{\text{N}^\circ \text{ de siniestros por imprudencia del peatón}}{\text{N}^\circ \text{ total de siniestros}}$	290 9.9%	4%	Secretaria Técnica - Consejo Regional de Seguridad Vial-
<b>O.E.4.2.:</b> Los conductores como usuarios de las vias han adquirido conocimiento de normatividad y dispositivos de transito.	Porcentaje siniestralidad por causa de conductores de las vias (%)	$\frac{\text{N}^\circ \text{ de siniestros por imprudencia del conductor}}{\text{N}^\circ \text{ total de siniestros}}$	1159 39.5%	30%	Secretaria Técnica - Consejo Regional de Seguridad Vial-

O.G.5 ADECUADO MANEJO DEL IMPACTO VIAL EN LA REGION, DE LOS GENERADORES DE LA DEMANDA					
OBJETIVOS ESPECIFICO	INDICADOR	FORMULA	LINEA.DE BASE 2011	META AL 2018	RESPONSABLES
<b>O.E.5.1.:</b> Adecuada gestión del impacto vial por entidades públicas y privadas.	Porcentaje de siniestralidad por causa (Velocidad, Mal estado de la pista, Señalización defectuosa) %	$\frac{\text{N}^\circ \text{ de siniestros por causa (Velocidad, Mal estado de la pista, Señalización defectuosa)}}{\text{N}^\circ \text{ total de siniestros}}$	1068 36%	20%	Secretaria Técnica - Consejo Regional de Seguridad Vial- Municipalidades-
<b>O.E.5.2.:</b> Adecuada gestión del impacto vial por prestadores del servicio de transporte de carga (camiones, trayler).	Porcentaje de siniestralidad número de vehiculos de transporte de carga (%)	$\frac{\text{N}^\circ \text{ de siniestros por vehículo de transporte de carga}}{\text{N}^\circ \text{ total de vehiculos involucrados}}$	315 7%	2	MTC Secretaria Técnica - Consejo Regional de Seguridad Vial-
<b>O.E.5.3.:</b> Adecuada gestión del impacto vial por prestadores de servicio de transporte de personas (Autos)	Porcentaje de siniestralidad según autos(%)	$\frac{\text{N}^\circ \text{ de siniestros según autos}}{\text{N}^\circ \text{ total de siniestros}}$	1674 41%	30%	Municipalidad Provincial- Secretaria Técnica - Consejo Regional de Seguridad Vial-
<b>O.E.5.4.:</b> Adecuada gestión del impacto vial por prestadores de servicio de transporte en vehiculos menores (Vehiculos menores)	Porcentaje de siniestralidad según vehiculos menores(%)	$\frac{\text{N}^\circ \text{ de siniestros según vehiculos menores}}{\text{N}^\circ \text{ total de siniestros}}$	621 15%	5%	Municipalidad Distritales- Secretaria Técnica - Consejo Regional de Seguridad Vial-





Gobierno Regional del Callao

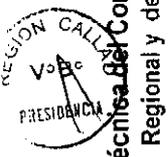
Av. Elmer Faucett N° 3970 - Callao

CRISTIAN OMAR FERNANDEZ DE LA CRUZ  
 Jefe de la Oficina de Trámite Documentario y Archivo  
 FEDATARIO INSTITUCIONAL  
 GOBIERNO REGIONAL DEL CALLAO  
 12 MAR. 2014

**OG.6: CONSEJO REGIONAL ARTICULADOR INTERINSTITUCIONAL**

OBJETIVOS ESPECIFICO	INDICADOR	FORMULA	LINEA.DE BASE 2011	META AL 2018	RESPONSABLES
O.E.6.1.:La autoridad administrativa cumple con las competencias y funciones asignadas por ley.	Porcentaje de Registro de Resolución de sanciones en el Sistema Nacional de Conductores -SNC (%)	$\frac{\text{Nº Resoluciones registradas en SNC}}{\text{Nº de infracciones impuestas}}$	0	25%	Municipalidad Provincial del Callao
	Porcentaje de suspensión de licencia de conducir (%)	$\frac{\text{Nº de licencias suspendida}}{\text{Nº de licencias de conducir emitidas}}$	0	5%	Gobierno Regional del Callao - Gerencia Regional de Transportes y comunicaciones
O.E.6.2: Contribuir de manera coordinada y unificada para minimizar las condiciones de inseguridad vial (Falla Mecánica, Falta de Luces, Exceso de Carga, Mal estado de la Vía, Señalización Defectuosa).	Porcentaje de siniestralidad con respecto a las condiciones de inseguridad (%) (falta mecánica, falta de luces, exceso de carga, mal estado de la vía, señalización defectuosa)	$\frac{\text{Nº de accidentes por falta de inseguridad vial}}{\text{Nº de accidentes totales}}$	209 6.8%	3%	Secretaria Técnica - Consejo Regional de Seguridad Vial
O.E.6.3.:Adecuado desarrollo de capacidades de articulación de la autoridad administrativa.	Porcentaje de siniestralidad con respecto al año anterior (%)	$\frac{\text{Nº de accidentes en el año n}}{\text{Nº de accidentes en el año n-1}}$	2.1%	1.0%	Secretaria Técnica - Consejo Regional de Seguridad Vial
O.E.6.4.:Monitorear las condiciones de inseguridad de la infraestructura de tránsito, de los medios de transporte, de los usuarios de las vías, de los generadores de demanda y de la autoridad administrativa.	Número de informes de Inspecciones de Seguridad Vial	Nº de Inspecciones de Seguridad Vial	0	5	Secretaria Técnica - Consejo Regional de Seguridad Vial
O.E.6.5.:Fortalecimiento de las capacidades a especialistas en seguridad vial.	Número de Personas capacitadas	Nº de personas capacitadas	0	600	Secretaria Técnica - Consejo Regional de Seguridad Vial
O.E.6.6.:En la Región Callao se monitorea la actuación de la autoridad administrativa en el cumplimiento de sus competencias y funciones.	Número de Informes de Cumplimiento de Competencias y Funciones de la Autoridad Administrativa	Nº de Informes	0	5	Secretaria Técnica - Consejo Regional de Seguridad Vial



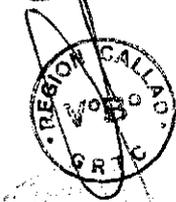


**Secretaría Técnica del Consejo Regional de Seguridad Vial**  
Gerencia Regional y de Transportes Comunicaciones

N°	ACTIVIDAD ACCIONES COMUNES	FECHAS ESTIMADAS		PRESUPUESTO ANUAL							UNIDAD DE MEDIDA	METAS FISICAS ANUALES											
		INICIO	FIN	2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL	2014		2015	2016	2017	2018	TOTAL							
																	2014	2015	2016	2017	2018		
07	Inspecciones de seguridad vial	1/01/14	31/12/18	912,680	765,360	769,054	772,821	776,664	3'996,579	75,504	75,504	75,504	75,504	75,504	377,520	Km red vial	20%	20%	20%	20%	20%	100%	
08	Instalación y operación de observatorio de seguridad vial	1/01/14	31/12/18	302,376	165,376	165,376	165,376	165,376	963,880							Instalación	1					1	
09	Investigación de tecnologías aplicables en seguridad vial	1/01/14	31/12/18	52,800	52,800	52,800	52,800	52,800	264,000							Tecnologías aplicadas	4	4	4	4	4	20	
10	Capacitación a conductores infractores	1/01/14	31/12/18	40,000	41,040	41,861	42,698	43,552	209,151							Persona Capacitada	870	870	870	870	870	4,351	
11	Capacitación a especialistas en seguridad vial	1/01/14	31/12/18	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	500,000							Persona Capacitada	120	120	120	120	120	600	
12	Campañas de sensibilización a la comunidad en seguridad vial	1/01/14	31/12/18	140,000	143,640	146,513	149,443	152,432	732,028							Persona Capacitada	11,000	11,000	11,000	11,000	11,000	55,000	
13	Capacitación a usuarios de las vías en seguridad vial	1/01/14	31/12/18																				

CRISTÓBAL HERNÁNDEZ DE LA CRUZ  
Jefe de la Oficina de Trámite Documentario y Archivos  
SECRETARÍA INSTITUCIONAL

12 MAR. 2014



**Secretaría Técnica del Consejo Regional de Seguridad Vial**  
Gerencia Regional y de Transportes Comunicaciones

N°	ACTIVIDAD ACCIONES COMUNES	FECHAS ESTIMADAS		PRESUPUESTO ANUAL						UNIDAD DE MEDIDA	METAS FISICAS ANUALES					
		INICIO	FIN	2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL		2014	2015	2016	2017	2018	TOTAL
14	Elaboración de normas en seguridad vial	1/01/14	31/12/18	52,800	52,800	52,800	52,800	52,800	264,000	Norma elaborada	2	2	2	2	2	10
15	Elaboración de normas en impacto vial	1/01/14	31/12/18							Norma elaborada	2	2	2	2	2	10
16	Actualización de normas administrativas y de transporte terrestre	1/01/14	31/12/18							Normas Actualizadas	2	2	2	2	2	10
17	Difusión de la normatividad de transporte y tránsito	1/01/14	31/12/18							Evento	2	2	2	2	2	10
18	Promoción de asociaciones publico privadas en gestión, fiscalización e infraestructura	1/01/14	31/12/18							Evento	2	2	2	2	2	10
19	Capacitación On Line a Usuarios de las Vías.	01/03/14	31/12/18	80,080	80,080	80,080	80,080	80,080	400,400	Actividad	1	1	1	1	5	

CRISTIAN OMAR HERNANDEZ DE LA CRUZ  
Jefe de la Oficina de Trámite Documentario y Archiv.  
SECRETARIO INSTITUCIONAL  
GOBIERNO REGIONAL DE CAÑAR  
12 MAR. 2014

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL