

**REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
UNIVERSIDAD DE LOS ANDES
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS
CENTRO DE ESTUDIOS POLÍTICOS Y SOCIALES DE AMÉRICA LATINA
(CEPSAL)
MAESTRÍA EN CIENCIAS POLÍTICAS**

www.bdigital.ula.ve

**LA NUEVA SEGURIDAD VIAL COMO POLÍTICA PÚBLICA EN
VENEZUELA**

Trabajo de Grado para optar al Título de Magister Scientiae
en Ciencias Políticas

Autor: Abg. Víctor Hugo Ortiz Ortiz

Tutor: Dr. Vladimir Aguilar Castro

Mérida, septiembre de 2012

c.c Reconocimiento

AGRADECIMIENTOS

A Dios y a la Virgen por darme sabiduría y paciencia para seguir adelante.

A mi señora madre quien con su espíritu emprendedor sirve de ejemplo a seguir a quienes iniciamos una meta.

A mis hijos frutos de ese amor desenfrenado para quienes ven en mí un motivo de desprendimiento y lucha en querer ser alguien en la vida a través del conocimiento.

A los profesores del CEPESAL quienes no escatiman esfuerzos a la hora de que un estudiante se les acerque y soliciten de ellos un consejo, recomendación o simplemente su criterio personal de cualquier tema gracias.

A mis amores gracias por apoyarme moralmente en este logro, también es de ustedes.

www.bdigital.ula.ve

ÍNDICE

	Pág
AGRADECIMIENTOS.....	ii
LISTA DE TABLAS.....	iv
LISTA DE ILUSTRACIONES.....	v
RESUMEN.....	vi
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO I LA INSEGURIDAD VIAL.....	5
Hacia una conceptualización de la seguridad vial.....	5
Factores que determinan la inseguridad vial.....	7
CAPÍTULO II LA SEGURIDAD VIAL COMO UNA POLÍTICA PÚBLICA DEL ESTADO VENEZOLANO.....	12
La seguridad vial como concepto.....	12
Planteamientos teóricos sobre la seguridad vial.....	14
Elementos a considerar en las políticas públicas sobre Seguridad vial	20
Políticas públicas de seguridad vial a nivel internacional y en Venezuela.....	24
CAPÍTULO III NORMATIVA JURÍDICA RELACIONADA CON LA SEGURIDAD VIAL EN VENEZUELA.....	42
Ley de Transporte Terrestre (2008).....	44
Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre.....	59
Reglamento Parcial de la Ley de Transporte Terrestre sobre el Uso y Circulación de Motocicletas.....	61
CAPÍTULO IV SEGURIDAD VIAL Y EDUCACIÓN (NUEVAS PERSPECTIVAS).....	67
Seguridad vial y cultura ciudadana.....	68
Cultura ciudadana y comportamientos inadecuados en las vías.....	69
Educación y seguridad vial en Venezuela.....	71

Objetivos de la educación y seguridad vial según el INTT.....	71
La Comisión Interministerial para la Atención Prevención y Educación Vial(CIAPEV).....	76
La Educación Vial y La Participación Ciudadana.....	83
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	86
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	98

www.bdigital.ula.ve

LISTA DE TABLAS.

TABLA N°	Pág.
1. MODELO PREVENCIONISTA.....	15
2. LOS CINCO PILARES.....	28

www.bdigital.ula.ve

LISTA DE ILUSTRACIONES

ILUSTRACIONES	Pág.
1. LA IMPRUDENCIA.....	5
2. SEGURIDAD VIAL.....	12
3. EL LOGOTIPO DE LA SEGURIDAD VIAL.....	24
4. NORMAS DE TRÁNSITO.....	43
5. EDUCACIÓN VIAL.....	67

www.bdigital.ula.ve

LA NUEVA SEGURIDAD VIAL COMO POLÍTICA PÚBLICA EN VENEZUELA

Autor: Abg. Víctor Hugo Ortiz Ortiz
Tutor: Dr. Vladimir Aguilar Castro
Fecha: Septiembre 2012

RESUMEN

Las lesiones y muertes causadas por los accidentes de tránsito constituyen en la actualidad un problema de salud pública, es como una pandemia mundial. De allí que, el propósito de esta investigación se centra fundamentalmente en determinar la concepción de la nueva seguridad vial como política pública del Estado venezolano y sus resultados en la disminución de la accidentalidad. Es una investigación descriptiva, ya que buscamos establecer las características de la inseguridad vial, sus factores determinantes y abordar la seguridad vial como un proceso en el cual la educación cumple un papel fundamental en el cambio de cultura vial de la población venezolana. En cuanto al diseño, es una investigación documental, se realiza una búsqueda y análisis de diferentes fuentes (impresas, audiovisuales y electrónicas), una vez analizadas estas fuentes, se realizan las críticas e interpretaciones de las mismas, para evaluar a la luz de los actuales planteamientos teóricos, jurídicos y de los organismos internacionales, si la nueva política de seguridad vial está arrojando los resultados deseados. Ahora bien, en cuanto a resultados se puede considerar que las políticas públicas implementadas por el Estado deben tener un seguimiento, por lo tanto los proyectos deben ser creados con carácter permanente en educación y seguridad vial, orientados para la formación vial de la ciudadanía y en la concienciación de un manejo prudente así como en la imposición al infractor de una sanción a través de los cursos denominados por la ley, de "reorientación vial", debido a la trasgresión de las normas reguladoras del tránsito terrestre, todo como parte de una política integral global de formación vial que ha de incidir en la disminución de los accidentes de tránsito con el correlativo beneficio para la colectividad.

Descriptores: inseguridad vial, seguridad vial, políticas públicas, educación vial, accidentes de tránsito, tránsito, transporte.

INTRODUCCIÓN

El siglo XXI se caracteriza por tener cambios significativos y continuos, esto demanda que el ser humano tome conciencia de lo que vive día a día para lograr no sólo adaptarse, sino también para modificar las situaciones que puedan estar ejerciendo efectos negativos para si y la sociedad. El avance tecnológico en los sistemas de transporte de hoy día, y la sobrepoblación de los centros urbanos, esta llevando a generar una gran preocupación en cuanto a la movilidad y a los índices de accidentalidad que se presentan en el mundo actual.

Las lesiones y muertes causadas por los accidentes de tránsito constituyen en la actualidad un problema de salud pública, es como una pandemia mundial. La sociedad considera que los accidentes son producto de la casualidad, desgracia, contratiempo, catástrofe, infortunio, desventura o cualquier otra situación relacionada al azar, a lo inevitable y que poco se puede hacer para prevenirlos o evitarlos. Sin embargo, se define al accidente como el hecho súbito que ocasiona daños a la salud y que se produce por la ocurrencia de condiciones potencialmente prevenibles.

Los accidentes de tránsito son un problema global, se estima que según la Clasificación Internacional de Enfermedades, los accidentes se clasifican dentro de las lesiones no Intencionales, diferenciándose claramente de las lesiones intencionales como los homicidios, suicidios y otros tipos de violencia. Hoy día los accidentes de este tipo constituyen una de las principales causas de muerte entre personas de 5 a 25 años y en su mayoría son varones: peatones, ciclistas, motociclistas, conductores o pasajeros. Cada día pierden la vida unos 1000 jóvenes de entre 15 y 19 años en el mundo. Las proyecciones revelan que continuará una tendencia al aumento para el año 2030.

En el año 1990, los accidentes de tránsito se encontraban en la novena posición en el rango de las diez causas principales de la carga mundial de morbilidad; sin embargo, se estima que para el año 2020 los accidentes de tránsito ocuparán el tercer lugar (OMS,2004).Es así como la seguridad vial se ha convertido no sólo en un tema de carácter nacional, sino también a nivel mundial, ya que cada año mueren miles de personas alrededor del mundo por la falta de cultura vial.

La seguridad vial es parte de nuestro diario vivir porque de alguna manera nos vemos afectados positiva o negativamente, según lo que acontece. Debemos

tomar no sólo conciencia del problema que nos aqueja, sino también de acciones para disminuir los accidentes de tránsito y así reducir las muertes en carretera. es por ello que el tema educación vial es una responsabilidad que compete a toda la sociedad; de allí que actualmente los organismos internacionales están exigiendo a los países generar políticas públicas dirigidas a abordar el problema de la accidentalidad vial, con la participación de todos los entes involucrados y con una visión transdisciplinaria.

Objetivos Concretos

Ante este panorama la investigación se centra fundamentalmente en determinar la concepción de la nueva seguridad vial como política pública del Estado venezolano y sus resultados en la disminución de la accidentalidad. Para ello se desarrollarán los siguientes objetivos específicos: analizar la conceptualización de la inseguridad vial y los factores que la determinan. Examinar el proceso de la seguridad vial en Venezuela como política pública del Estado. Revisar la actual normativa jurídica relacionada con la seguridad vial en Venezuela. Abordar el estudio del proceso educativo como mecanismo ideal para concientizar a los ciudadanos en la cultura de la seguridad vial.

Metodología

El propósito de esta investigación es determinar la concepción de la nueva seguridad vial como política pública del Estado venezolano y sus resultados en la disminución de la accidentalidad. En este sentido el proceso de investigación presenta la siguiente estructura metodológica:

En cuanto a la investigación se refiere, la propuesta a desarrollar se ubica en una investigación descriptiva, ya que “consiste en la caracterización de un hecho, fenómeno, individuo o grupo, con el fin de establecer su estructura o comportamiento” (Arias, 2006, p.24). Buscamos establecer las características de la inseguridad vial, sus factores determinantes y abordar la seguridad vial como un proceso en el cual la educación cumple un papel fundamental en el cambio de cultura vial de la población venezolana.

En cuanto al diseño, se trata de una investigación documental, cuyo proceso está basado “en la búsqueda, recuperación, análisis, crítica e interpretación de datos secundarios” (Arias, 2006, p.27). Nos propusimos realizar una búsqueda y

análisis de diferentes fuentes (impresas, audiovisuales y electrónicas) que tengan relación con el problema planteado. Una vez analizadas estas fuentes, realizaremos las críticas e interpretaciones de las mismas, para evaluar a la luz de los actuales planteamientos teóricos, jurídicos y de los organismos internacionales, si la nueva política de seguridad vial esta arrojando los resultados deseados, en pro de reducir los índices de accidentalidad vial en el país.

Estructura de la Investigación

El desarrollo de la investigación se realizará en cuatro capítulos. En el primero se abordará la conceptualización de la inseguridad vial y los factores que la determinan, para luego abordar el elemento positivo del problema, que seria la seguridad vial.

El capítulo II estará dedicado a la seguridad vial en Venezuela como política pública del Estado. Estudiaremos la seguridad vial como concepto, y los planteamientos teóricos recientes sobre la seguridad vial. Así mismo, abordaremos los elementos a considerar en las políticas públicas sobre seguridad vial, y las recientes políticas a nivel nacional e internacional, como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020) de la Organización de las Naciones Unidas (ONU).

Seguidamente en el capítulo III se buscará revisar la actual normativa jurídica relacionada con la seguridad vial en Venezuela, abordando la Ley de Transporte Terrestre, el Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre y el Reglamento Parcial de la Ley de Transporte Terrestre sobre el Uso y Circulación de Motocicletas. Aquí se explicaran las funciones de cada una de las instituciones creadas para controlar el tránsito y la movilidad en la Republica Bolivariana de Venezuela.

Finalmente en el capítulo IV, se relaciona la seguridad vial con la educación, teniendo en cuenta, el estudio del proceso educativo como mecanismo ideal para concientizar a los ciudadanos en la cultura de la seguridad vial. Abordaremos seguridad vial y cultura ciudadana. El papel que en Venezuela juega la educación con respecto a la seguridad vial. La creación en nuestro país de la La Comisión Interministerial para la Atención Prevención y Educación Vial (CIAPEV). Y la participación ciudadana en torno a la educación vial.

CAPÍTULO I

LA INSEGURIDAD VIAL



Ilustración N° 1: la imprudencia

Fuente: www.google.com

Hacia una conceptualización de la inseguridad vial

www.bdigital.ula.ve

También llamada accidentalidad vial, es considerada un problema de salud pública, su resultado es producto de múltiples y complejos factores, que han dificultado la elaboración de políticas públicas dirigidas a abordar la situación. En este sentido, Yépez y Velázquez (2009) sostienen:

El no usar el casco protector y el cinturón de seguridad, la falta de mantenimiento en algunas vías y carreteras, el mal estado de los vehículos, el incremento desmesurado del parque automotor, y de nuevos conductores, además de la conducción imprudente que lleva a manejar bajo los efectos de bebidas alcohólicas, drogas y medicamentos depresivos, cansancio, fatiga, o simplemente ir a exceso de velocidad, han hecho inevitables las muertes y discapacidades provocadas por los accidentes de tránsito. (p.6)

Y es que los accidentes de tránsito terrestre son la principal causa de muerte en el mundo. “Cada día pierden la vida unos mil (1000) jóvenes en edades comprendidas entre 15 y 19 años” (Organización Mundial de la Salud (OMS), 2007). Aproximadamente 1,2 millones de personas mueren cada año en accidentes de tránsito, de los cuales 400000, son jóvenes menores de 25 años.

Así mismo, este informe sostiene que el consumo de alcohol es un factor de riesgo en la incidencia de muertes por accidentes de tránsito en el mundo y en las Américas, ocupando el décimo primer lugar en el mundo.

Los accidentes de tránsito son de una gravedad tal, que no se explica la falta de conciencia y de reacción de la comunidad. Frente a nuestra vista mueren miles de personas al año sin que ello sea suficiente como para originar una respuesta decisiva. Los accidentes viales, con sus muertos, sus inválidos y sus familias destruidas, configuran a esta altura una forma de lento suicidio de la población, de allí que se hable de inseguridad vial.

Algunos autores como Carrión (2005), parte de la definición de accidente, que según el diccionario de la Real Academia de la Lengua (2001) debe ser entendido como un “suceso eventual que altera el orden regular de las cosas”, podríamos convenir que la “accidentalidad vial” no corresponde a este caso, debido sobre todo a dos hechos centrales: a las condiciones en las que se produce (causalidad) y a la periodicidad de ocurrencia de la misma (recurrencia). Así pues para este investigador:

... No son accidentes, lo más correcto sería tratarlos como parte de la violencia urbana y de la inseguridad en el ámbito específico de la transportación; es decir, que hay un tipo particular de violencia urbana que está vinculada al transporte. Dos hechos tienen que ver con este tipo particular de violencia: por un lado, el crecimiento del parque automotor privado y el desarrollo tecnológico de esta industria (que le imprime más velocidad al automóvil), aspectos que han ido de la mano del aumento de la llamada “accidentalidad” vial. De allí que sea pertinente preguntarse: ¿Por qué se autoriza la venta de vehículos que desarrollan velocidades superiores a las permitidas por la ley? ¿Qué se hace para detener el crecimiento devastador del parque automotor?. Y por otro lado, el modelo de gestión del transporte urbano, el cual está sustentado en una combinación de un sistema semi-masivo operando al límite (trolebús), el peso que tiene el automóvil individual (privado) y, la alta informalidad en la producción del servicio de buses (semi-cooperativo); estos últimos operando en condiciones en donde no se respetan las paradas o los carriles de circulación, el chofer es explotado inmisericordemente y la cacería de pasajeros es insólita (p.12).

Entonces, la inseguridad vial puede verse como un modelo conceptual multiplicativo que toma en cuenta no solo los riesgos unitarios sino también la vulnerabilidad, esto es la cantidad, frecuencia y seriedad de la exposición al riesgo. Entre las variables a incluir están el número de personas expuestas al riesgo; tiempo de exposición y vulnerabilidad para diferentes actores,

comportamiento de los conductores y también de los peatones y ciclistas y por supuesto, las características de la infraestructura vial y los vehículos.

En este sentido Pujol (2008), señala que:

Hay que clarificar además tres aspectos psicológicos y sociológicos de gran importancia: (a) el comportamiento de los actores en particular conductores de automotores es mucho más importante que su habilidad en el manejo (Evans, 1991 y 2004), (b) La experiencia en el manejo suministra conocimiento tácito y se adquiere después de muchas horas al volante (Lamm et al, 1999) y (c) la existencia de muchos jóvenes hombres aumenta el mal comportamiento en las vías, especialmente entre grupos que por diferentes razones tienden a no respetar la ley y la autoridad. (p.22).

Factores que determinan la inseguridad vial

El riesgo de ocurrencia de un accidente vial depende de varios elementos como condiciones del parque automotor, la infraestructura de las vías y carreteras, las deficiencias en los dispositivos de seguridad, condiciones ambientales y errores humanos tales como exceso de velocidad, imprudencia, consumo de bebidas alcohólicas y consumo de drogas, entre otros.

Yépez y Velázquez (2009) establecen algunos factores de riesgo que evidencian la inseguridad vial, cabe mencionar:

- **El Exceso de velocidad**, que origina una falta de dominio del vehículo cuando se presenta una eventualidad. “en caso de un choque a 80Km/h los ocupantes del automóvil tienen 20 veces más posibilidades de morir que a 30Km/h”.
- **Consumo de bebidas alcohólicas**, son sustancias que afectan el sistema nervioso central, reduciendo las facultades de los conductores.
- **Los principiantes**, jóvenes sin licencia y escasa preparación para conducir. Su juventud e inexperiencia contribuyen al aumento de los riesgos.
- **La no utilización de cinturones** de seguridad y de accesorios de seguridad para niños y niñas, duplica sobradamente el riesgo de accidentes de tránsito.
- **La no utilización del casco** por los usuarios de bicicletas y motocicletas, duplica el riesgo de traumatismos craneoencefálicos graves o mortales.
- **La fatiga o somnolencia**, asociada con diversos factores, incluidos los viajes prolongados y la falta de descanso, producen accidentes de tránsito. Los

factores siguientes aumentan sensiblemente el riesgo de tener una colisión o choque:

- a. Conducir sintiendo sueño
 - b. Conducir después de haber dormido menos de cinco horas en las 24 horas precedentes.
 - c. Conducir entre las dos y las cinco de la madrugada
- **Errores visuales**, son una causa importante de los choques, ver y ser visto son requisitos fundamentales para la seguridad de todos los usuarios de la vía pública.
 - **Los usuarios de motocicletas y bicicletas** tienen un riesgo de sufrir accidentes veinte (20) veces mayor que los ocupantes de automóviles. Desplazarse en automóvil es aproximadamente de siete (7) a nueve (9) veces más seguro que hacerlo en bicicleta o a pie.
 - **Los peatones, ciclistas y motociclistas** gozan de menor protección. Corren un riesgo mucho mayor por kilometro recorrido que los conductores y pasajeros de automóviles y vehículos de motor de mayor tamaño.
 - **Las personas de edad avanzada** pueden estar menos alerta y ser menos ágiles que las demás, y por consiguiente, ser más propensas a sufrir accidentes de tránsito.
 - **El factor ambiente**, comprende las características climáticas y condiciones atmosféricas que pueden estar en contra del conductor al momento de guiar el vehículo: lluvia, neblina, inundaciones, incendios, vientos, etc.
 - **El factor infraestructura**, representa la vialidad y los mecanismos que regulan el transporte en las vías, tales como: semáforos, demarcaciones y señalización vial denominados: dispositivos para el control del tránsito. En otras palabras la infraestructura vial está compuesta por las vías de circulación y el señalamiento vial.

Por otro lado, el Informe sobre el “Estado de la Seguridad Vial en la Región de las Américas” (2009), elaborado por la Organización Panamericana de la Salud revela los siguientes factores de riesgo:

1. **Velocidad:** A mayor velocidad aumenta la probabilidad de ocurrencia de traumatismo en las vías, así como la severidad de las lesiones. Los peatones tienen 90% de probabilidad de sobrevivir un atropellamiento cuando el vehículo

los impacta a 30 km/hora o menos, y menos de 50% cuando viaja a 45 km/hora o más.

2. **Conducción bajo los efectos del alcohol:** El consumo de bebidas alcohólicas antes de conducir aumenta el riesgo de colisiones, choques, atropellamientos y volcaduras, y la probabilidad de morir o de sufrir lesiones severas. El riesgo de que suceda un choque de vehículo de motor aumenta significativamente cuando la concentración de alcohol en sangre (alcoholemia) es mayor de 0.04 g/dl.
3. **Uso de casco:** En una colisión de tránsito con usuarios de motocicleta, el uso correcto del casco protector puede reducir el riesgo de morir hasta en un 40%, y el riesgo de sufrir una lesión severa en un 70%.
4. **Uso de cinturón de seguridad:** El uso del cinturón de seguridad en los ocupantes delanteros reduce entre 40% y 50% el riesgo de morir en una colisión en el tránsito. El uso de los cinturones de seguridad instalados en los asientos traseros de los automóviles puede reducir la ocurrencia de muertes entre un 25% a 75%.
5. **Sillas de seguridad para niños y niñas:** Las sillas de seguridad instaladas y utilizadas de manera correcta en el vehículo, reducen aproximadamente un 70% la mortalidad de bebés, y entre un 54% a 80% la mortalidad de niños pequeños.

Finalmente, se establece que ningún país cuenta con leyes integrales en los cinco factores de riesgo documentados. Es indispensable que los gobiernos de la Región se esfuercen en impulsar leyes y mecanismos integrales orientados a proteger, tanto a los usuarios de vehículos de motor como a los usuarios vulnerables de la infraestructura viaria.

Y es que el informe sostiene que el 39% de las personas que fallecen en la Región por lesiones causadas por el tránsito son usuarios vulnerables (peatones, ciclistas o motociclistas), mientras que el 47% son ocupantes de vehículos automotores. Al evaluar los datos por subregión se observan diferencias significativas. En las subregiones Andina y la del Cono Sur persiste una alta incidencia de muertes entre usuarios vulnerables (53% y 50%, respectivamente), mientras que en América del Norte es de 23%. En cuanto a los peatones fallecidos, el promedio regional es 23%, pero para la subregión Andina representa el 43%; en América del Norte, el 12% de los muertos son peatones. En cuanto a las muertes del grupo de ocupantes de vehículos automotores, la subregión de

América del Norte presenta el porcentaje más alto (74%), mientras que en el Cono Sur son el 20%.

En las Américas 5.054.980 personas sufrieron lesiones no fatales para el año 2006/2007, lo que equivale a 35,5 lesionados por cada fallecido, eso sin olvidar que son una importante causa de discapacidad.

Ubicar el tema de la Seguridad Vial como una prioridad en salud pública, hace necesario asegurar recursos humanos y financieros para implementar las acciones intersectoriales en este tema.

www.bdigital.ula.ve

CAPÍTULO II

LA SEGURIDAD VIAL COMO UNA POLÍTICA PÚBLICA DEL ESTADO VENEZOLANO



Ilustración N° 2: seguridad vial

Fuente: www.google.com

La seguridad vial como concepto

La seguridad vial debe ser concebida como un sistema social que se caracteriza de manera holística, el cual comprende una variedad de actividades o procesos en los que participan diferentes actores que interactúan entre sí en ambientes físicos, mediante la utilización de medios de transporte motorizados o no motorizados. Es importante anotar que de una manera ideal, es necesario que este sistema social tenga una dinámica libre de conflictos y contradicciones, puesto que su finalidad es la prevalencia de la vida de las personas, además del mantenimiento óptimo de la infraestructura.

En el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, formulado por la Asamblea General de las Naciones Unidas, se plantea que:

Cada año mueren aproximadamente, 3 millones de personas a raíz de un accidente de tránsito, es decir, más de 300 fallecimientos al día por esta causa, aunque más de la mitad de los fallecidos no viajaban en automóvil; de 20 a 50 millones de personas sufren traumatismos que generan altos porcentajes de discapacidad en el mundo. En los países en vía de desarrollo, donde hay menos vehículos matriculados, se

presentan paradójicamente más altos porcentajes de defunciones por accidentes de tránsito con un 90%; igualmente, en personas entre los 5 y 44 años el traumatismo por accidente de tránsito figura entre las tres causas más importantes de muerte. El impacto económico por colisiones de vehículo es del 1% al 3% del PNB de estos países (2011, p.13)

En el mismo informe se reconoce que en la actualidad hay mayor conciencia en los países en torno a la seguridad vial, aspecto importante para la salud y el desarrollo de un país, por las implicaciones sanitarias, sociales y económicas de esta problemática; sin embargo, el informe del Secretario General de las Naciones Unidas sobre la crisis mundial de la seguridad vial correspondiente a 2009 señala que: “pese a los datos probatorios de que cada vez hay mayor concienciación sobre las cuestiones de seguridad vial y mayor compromiso para solucionarlas, la voluntad política y los niveles de financiación distan de guardar proporción con la escala del problema”

Según el Informe sobre el Estado de Seguridad Vial en la Región de las Américas de la Organización Panamericana de la Salud (OPS), en América Latina y el Caribe pocos países han logrado reducir la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito a pesar de haber implementado políticas orientadas a mejorar la seguridad vial. En el informe se plantea que los traumatismos generados por accidentes de tránsito son un problema de salud pública y se encuentran entre las principales causas de muerte de la región en personas de edades entre 5 y 44 años. En Estados Unidos y Canadá el 74% de los que mueren en accidentes de tránsito son ocupantes de vehículos, mientras que en América Latina y el Caribe más de la mitad de los fallecidos por esta causa son peatones, ciclistas o motociclistas.

Las tasas de mortalidad por tránsito vehicular varían entre 4,3 por cada 100.000 en Uruguay, a más de 20 por 100.000 habitantes en México, Perú y Venezuela. Se señala que el 80% de los países (26 de 32 países) tienen organismos nacionales de seguridad vial y solo el 25% tienen una estrategia nacional de seguridad financiada por el gobierno. Otro dato importante que hay que tener en cuenta es que en América Latina los niños menores de 15 años tienen cinco veces más probabilidades de morir por las lesiones, que en los países desarrollados. La urbanización acelerada en muchas ciudades ha hecho que los accidentes de tránsito sean una amenaza para los niños del continente americano.

Planteamientos teóricos sobre la Seguridad Vial

Algunos científicos han aportado al desarrollo de la prevención de la accidentalidad vial, debido al creciente aumento de los traumas a causa de la siniestralidad en las vías. Para el desarrollo de nuestra investigación tomaremos en cuenta el trabajo de Pico, González y Noreña (2011), titulado “seguridad vial y peatonal, una aproximación teórica desde la política pública”, publicado por la Universidad de Caldas, en la ciudad de Manizales, Colombia. Esta investigación aporta los enfoques teóricos de varios estudiosos del tema de la seguridad vial, los cuales exponemos a continuación.

A) El modelo prevencionista de Haddon

En este sentido cabe destacar el trabajo de Haddon, quien en la década de los 60 concibió el transporte “como un sistema formado por el hombre en interacción con la máquina, en la que concretó tres fases en el proceso del accidente vehicular, del cual se derivó en un modelo matricial de nueve celdas que evidencia tres componentes: el humano, el vehicular o equipos y el entorno” (Pico y otros, 2011, p.198).

Tabla N° 1: Modelo prevencionista

Matriz de Haddon

Componentes

Fases		Humano	Vehículos o equipos	Entorno
Antes del accidente	Prevención de accidentes	Información. Educación vial. Actitudes. Conducción bajo los efectos del alcohol o drogas. Aplicación de la reglamentación por autoridades viales.	Buen estado técnico. Luces. Frenos. Maniobrabilidad. Control de la velocidad.	Diseño y trazado de la vía pública. Límites de velocidad. Vías peatonales.
Durante el accidente	Prevención de lesiones durante el accidente	Uso de dispositivos de sujeción. Conducción bajo los	Dispositivos de sujeción para los ocupantes.	Objetos protectores contra choques al lado de la acera.

		efectos del alcohol o cualquier otra sustancia psicoactiva.	Otros dispositivos de seguridad: airbag.	
Después del accidente	Conservación y preservación de la vida	Primeros auxilios. Acceso a atención médica.	Facilidad de acceso. Riesgo de incendio.	Servicios de socorro. Congestión.

Fuente: Tomado y adaptado de la OMS (2004)

Haddon en su modelo prevencionista aportó elementos vitales tanto para la investigación como para la prevención de los accidentes relacionados con el tráfico y la seguridad vial. El modelo permite comprender el sistema de transporte como un fenómeno dinámico en el que interviene no solo el comportamiento humano, sino otros componentes como los vehículos y el entorno, los cuales se deben tener en cuenta en la génesis y secuencia de los accidentes viales. El análisis de los componentes de la matriz de Haddon es importante cuando se trata de investigar y determinar las causas de un accidente de tránsito y elaborar planes de prevención vial. La distribución en el tiempo mediante tres columnas que constituyen el antes, el durante y el después del accidente, permite identificar las tres modalidades de prevención existentes al momento de llevar a cabo un plan de prevención vial. La matriz se compone de:

Antes del accidente: se encuentran aquellas acciones que se planean para evitar que este se produzca. Son llamadas medidas de prevención de los accidentes. **Durante el accidente:** contempla los aspectos que deben ser tenidos en cuenta con anterioridad para que en el caso de producirse el accidente las consecuencias no sean tan severas. Son las medidas para disminuir los efectos del accidente y en su conjunto son las medidas de protección aplicadas a la vía vehículo-persona o a la máquina-trabajador entorno. **Después del accidente:** comprende aquellas acciones que se planean para evitar que los efectos del accidente sean mayores y la recuperación sea más efectiva; son medidas de asistencia aplicadas a la vía-vehículo-persona o a la máquina-trabajador-entorno. (Pico y otros, 2011, p.199).

B) Sivak y Tsimhoni (2008): el cuarto elemento

En el 2011, Nazif plantea los desarrollos que han tenido los aportes de Sivak y Tsimhoni, así como los de Elvik en la seguridad vial. Sivak y Tsimhoni proponen

un cuarto elemento como complemento a la matriz de Haddon, y es el concepto de exposición, definido como “la probabilidad de un evento o riesgo potencial por distancia recorrida o por unidad de tiempo determinada”. Igualmente, consideran los conceptos de riesgo y consecuencia, que fueron ya desarrollados por Haddon. El hecho de haber incluido la concepción de exposición significó un avance en la teoría de la seguridad vial y contribuyó a mejorar la efectividad de las decisiones técnicas referentes a las medidas que se han de implementar.

c) Elvik (2008) y los grupos poblacionales

Este teórico proyectó un aporte al desarrollo de la teoría en seguridad vial basado en sus investigaciones, exponiendo que se debe estudiar la contribución que diferentes grupos poblacionales, usuarios hacen a la magnitud del problema de seguridad vial en casos particulares. Este investigador afirma que para establecer la exposición al riesgo de un grupo específico poblacional es indispensable observar los resultados de las encuestas de consultas y las estadísticas de eventos de tránsito, y que estos resultados deben analizarse a la luz del problema que se piensa resolver. Con base en esta contribución, es importante considerar en los estudios sobre seguridad vial la mirada de la estadística, puesto que en muchos casos de siniestros de tránsito, la tasa de muertos es relativamente más alta en el grupo masculino que en el femenino, lo que estaría indicando que los hombres tienen mayores probabilidades de fallecer como consecuencia de accidentes de tránsito que las mujeres, en razón a que ellos se exponen en mayor medida a los medios de transporte.

D) Las teorías de la acción razonada y de la acción planificada (Reyes,2007)

Otra perspectiva de la seguridad vial impone la necesidad de valorar el componente cultural. El factor humano se considera importante en la génesis de los accidentes de tránsito, al igual que las causas medioambientales, la exposición, los vehículos y el enfoque social del riesgo. En este sentido, es necesario intervenir el factor humano con el objetivo de disminuir los factores de riesgo para la salud mediante la modificación de conductas inseguras, más cercanas al concepto de modos de vida, que se definen como: comportamientos y hábitos, que hacen referencia a nuestras costumbres, a lo cotidiano y a nuestras

emociones. Los hábitos son valores y estilos de vida que dependen de las condiciones de existencia y concepciones del mundo.

Las teorías de la acción razonada y de la acción planificada fueron desarrolladas con el objetivo de explorar el comportamiento social, se aplicaron luego al ámbito de la salud y la seguridad, y sus autores han coincidido en plantear que un hábito de conducta está asociado al grado de conocimiento, raciocinio, comprensión práctica y adopción del comportamiento.

Los anteriores aspectos han generado la necesidad de trabajar procesos de aprendizaje con la participación activa de los actores involucrados, fomentar el sentido de comunidad y de convivencia que contribuyan a la construcción de una cultura ciudadana; así se ha considerado que la seguridad vial hace parte de la seguridad ciudadana.

En este sentido Pico y otros (2011), sostienen que en los últimos años, en las políticas públicas de seguridad vial se ha incluido el concepto de cultura ciudadana, y se considera que un reflejo de esta es el conocimiento que de las leyes y las normas tengan los ciudadanos, al igual que el cumplimiento voluntario de las mismas. La cultura ciudadana se entiende como el conjunto de costumbres, acciones y reglas compartidas que generan sentido de pertenencia, facilitan la convivencia urbana y conducen al respeto y al cumplimiento de los derechos y deberes ciudadanos.

E) El enfoque social del riesgo (Izquierdo y Torres, 2009)

El enfoque social que del riesgo desarrollan Izquierdo y Torres, plantea la urgencia de una visión del factor humano un tanto apartada del psicologismo y del conductismo de los anteriores teóricos, para incorporar en el análisis de la seguridad vial a las personas en su calidad de conductores, y para tener en cuenta el control que haría la sociedad de su forma de actuar en las carreteras y calles. Según los autores, este control social requiere del llamado pacto social que parte de la discusión y del consenso de los involucrados.

La expresión del pacto se materializa en una política de seguridad vial y peatonal integral que articule la agenda del gobierno, el congreso, los investigadores y académicos, el sector educativo y las fuerzas productivas con veeduría ciudadana y jurídica, además de los aportes presupuestales y los controles o seguimientos sobre los desarrollos, avances y evaluación de resultados de los participantes en el pacto.

Estos acuerdos de la sociedad deben privilegiar el rescate de la vida como prioridad ante comportamientos de conductores, peatones, políticos y educadores que lindan con la irresponsabilidad, el irrespeto y la indiferencia frente a la vida e integridad de las personas. (Pico y otros, 2011, p.202).

En tal sentido, es indispensable establecer políticas públicas en materia de seguridad vial que respondan a los problemas que presentan las comunidades, reconociendo la magnitud del problema, y sus consecuencias para la ciudadanía y que estas, constituyan una prioridad en las agendas gubernamentales. La acción gubernamental debe darse en los ámbitos municipal, regional y nacional, con el apoyo de los sectores público y privado. Consideramos de suma importancia, el papel que juega la descentralización de las competencias a nivel regional y local, para que exista una verdadera voluntad política que hagan sustentables los planes y programas destinados a solucionar los problemas de la seguridad vial.

Según el informe de la Organización Panamericana de la Salud (2009), en las Américas es notable la carencia de soluciones integrales en los gobiernos nacionales y locales; se evidencian políticas aisladas e individuales como las de salud, tránsito y transporte, sin que los Estados hayan logrado reconocer la seguridad vial como problemática de salud pública y de seguridad ciudadana.

Elementos a considerar en las políticas públicas sobre seguridad vial

De acuerdo a recomendaciones emanadas de la Organización Panamericana de la Salud en el “informe sobre el estado de la seguridad vial en la región de las Américas” (2009) se considera que los siguientes elementos deben tenerse en cuenta a la hora de elaborar una política pública sobre seguridad vial.

a) En cuanto a Velocidad

- Establecer límites de velocidad que reflejen las condiciones físicas de la Región (topografía, formas irregulares de urbanización) y los diferentes tipos de usuarios de la vía pública, privilegiando a los usuarios vulnerables (peatones y vendedores ambulantes).
- Promover políticas de descentralización para que los gobiernos locales tengan la capacidad de modificar los límites de velocidad establecidos en el nivel nacional.

- Vigilar y documentar el cumplimiento de los límites de velocidad por la población y la observancia de la legislación vigente por parte de las autoridades.

b) Consumo de bebidas alcohólicas

- Aumentar la observancia de las leyes que ya existen para controlar la conducción bajo los efectos del alcohol, incrementando su visibilidad con campañas de educación pública sobre las leyes, y mayor cobertura de los medios de comunicación.
- Establecer una política nacional para el control del consumo riesgoso de alcohol, con legislaciones que reglamenten su consumo en la población, además de las medidas específicas en la vía pública.
- Que los países de la Región de las Américas adopten el límite de alcoholemia menor o igual a 0.05 g/dl para la población general y tolerancia cero para jóvenes menores de 21 años y los conductores profesionales.
- Documentar los efectos de las diferentes intervenciones y políticas en términos de mortalidad y morbilidad como consecuencia del tránsito vial.

c) Uso del casco en los motociclistas

- Contar con leyes sobre el uso obligatorio de casco, que apliquen para todos los pasajeros de vehículos de motor de dos o tres ruedas, para todas las edades y para todo tipo de motores y caminos.
- Revisar las definiciones de “casco protector” utilizadas en las legislaciones debido a que éstas no siempre se apegan a las medidas internacionales de “casco estándar de seguridad”.
- Apegarse a las especificaciones internacionales sobre la fabricación, importación y comercialización de casco estándar para motociclistas.
- Documentar y monitorear la prevalencia de uso de casco, y el nivel de observancia de la legislación vigente.

d) Cinturones de seguridad

- Establecer normatividades estrictas a los fabricantes e importadores de vehículos de motor que los obligue a instalar cinturones de seguridad en todos los asientos del vehículo, haciendo énfasis en el transporte público.
- Fortalecer en la Región la observancia de las leyes sobre el uso de cinturón de seguridad por todos los ocupantes.
- Impulsar la aplicación de la ley con el uso de los medios de comunicación. Para ser exitosos, éstos deben enfocarse en dar a conocer los factores de

riesgo y sensibilizar a las poblaciones más vulnerables como son los jóvenes.

- Vigilar la frecuencia de uso de cinturón de seguridad y evaluar continuamente el nivel de observancia de la legislación vigente.

e) **Sillas de seguridad para niños y niñas**

- La legislación y observancia sobre el uso obligatorio de sillas de seguridad para niños y niñas en los vehículos, debe aplicarse con prontitud en la región. La falta de leyes apropiadas da a los países de la región la oportunidad de diseñar una legislación integral, de amplio alcance; especificar el tipo de silla, edad del niño, ubicación del dispositivo en el automóvil.
- Los programas de promoción y sensibilización sobre el uso de sillas para niños, pueden difundirse en los diversos espacios visitados por las familias (supermercados, guarderías, escuelas, parques, estacionamientos) y deben enfocarse en promover los beneficios que brindan.
- Generar evidencia sobre el uso de sillas de seguridad para niños y niñas, y el grado de observancia de la legislación al respecto.
- El estado debe tener políticas de reducción de costos de este dispositivo para facilitar el acceso a la amplia mayoría de la población.

En este sentido, debemos señalar que La seguridad vial es un tema de interés para los gobiernos y los organismos encargados del tránsito y transporte, en razón del incremento de las muertes y los traumatismos generados por colisiones, choques o accidentes con altos costos personales, familiares y sociales, especialmente para los sectores de la política social, ambiental, económica y de salud pública. Estos eventos requieren de la intervención del Estado mediante la implementación de políticas públicas que se concreten en medidas más efectivas con la participación de los actores sociales directamente involucrados desde el ámbito de lo local: instituciones, organizaciones, ciudadanos, niños, niñas, adolescentes, padres de familia, maestros, líderes comunitarios, así como desde el ámbito legislativo, académico y del control ciudadano.

Teniendo en cuenta los aportes de Pico (2011), debemos señalar que una política pública dirigida a implementar mecanismos de seguridad vial debe ir encaminada a:

- Fortalecer y articular los programas de cultura ciudadana existentes que favorezcan el aprendizaje de medidas de seguridad vial y peatonal en

niños, jóvenes y adultos, en razón de que son aspectos que generalmente no se abordan en los diferentes contextos de la realidad local.

- Fomentar el conocimiento sobre los derechos y el ejercicio de las responsabilidades ciudadanas en relación con el tema de la seguridad vial, a fin de impactar en uno de los factores que desde el componente del factor humano influyen en la accidentalidad vial. De ahí la importancia de la aplicación de políticas públicas en seguridad vial que también apunten a mejorar, como parte de una política integral, las condiciones de infraestructura, el fortalecimiento de la educación en cultura ciudadana y la inclusión del enfoque social del riesgo.
- Incluir la educación comunitaria en los planes y proyectos de seguridad vial, fortalecer un sentido de comunidad y convivencia para reducir la morbimortalidad por accidentes de tránsito y mejorar la seguridad vial desde la salud pública y el enfoque sociológico, como complemento al enfoque conductual.

Políticas Públicas de seguridad vial a nivel internacional y en Venezuela

- a) **Una política pública a nivel mundial “ Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020)”**



Ilustración N° 3: El logotipo de la seguridad vial

Fuente: www.google.com

La «placa» amarilla es el nuevo símbolo mundial de la seguridad vial y la imagen básica del Decenio de Acción, por lo que servirá para identificar las iniciativas que se llevarán a cabo en su marco. Para promover el logotipo se ha creado un sitio web en el que se invita a los grupos que celebrarán la puesta en marcha del Decenio a utilizarlo con el siguiente eslogan: “Llévalo. Cree. Actúa”

En marzo de 2010, la Asamblea General de las Naciones Unidas (ONU), en su resolución 64/255, proclamó el periodo 2011-2020 como el Decenio de Acción

para la Seguridad Vial y fijó como objetivo el de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial. En la resolución se solicitaba a la OMS y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas que, en cooperación con otros asociados del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial y otros interesados, preparasen un plan de acción del decenio como documento orientativo que facilitara la consecución de sus objetivos.

En respuesta a la resolución 64/255, la OMS preparó un Plan de Acción para el Decenio mediante un amplio proceso de consultas con las partes interesadas, que se concretó en una masiva contribución de los miembros del grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, en una consulta abierta por Internet y en aportaciones de los Amigos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 (grupo oficioso de Estados miembros y organismos internacionales que respaldan el decenio).

El Plan está centrado en actividades que pueden realizarse a escala nacional o local, aunque también incluye algunas de dimensión internacional. Esas actividades se dividen en cinco categorías temáticas: mejor gestión de la seguridad vial mediante una serie de mecanismos multisectoriales; evaluación de la infraestructura viaria y mejora de su trazado; vehículos más seguros; cambio de comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito; y mejora de los servicios de atención de emergencia y rehabilitación. El Plan sirve de guía a los gobiernos para definir sus propios planes y objetivos en función de las prioridades y metas que su país tenga marcadas como parte del Decenio. Las organizaciones no gubernamentales y el sector privado trabajan ahora para definir de qué manera contribuirán a la aplicación del Plan Mundial.

La resolución pide a los Estados Miembros que lleven a cabo actividades en materia de seguridad vial, particularmente en los ámbitos de la gestión de la seguridad vial, la infraestructura viaria, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito, la educación para la seguridad vial y la atención después de los accidentes. Este enfoque supone traspasar gran parte de la responsabilidad de los usuarios de las vías de tránsito a los diseñadores del sistema de transporte vial, entre los cuales destacan los responsables de la gestión vial, la industria de la automoción, la Policía, los políticos y los órganos legislativos. No obstante, hay muchos otros agentes que también son responsables de la seguridad vial, tales como los servicios sanitarios,

el sistema judicial, las escuelas y las organizaciones no gubernamentales. Los usuarios de las vías de tránsito tienen la responsabilidad a título individual de atenerse a las leyes y reglamentos.

A ese respecto, es esencial que se disponga de legislación relativa a la seguridad vial. Esa legislación tiene que estar lo más armonizada posible entre los países. Por consiguiente, los principales acuerdos y convenios o convenciones internacionales conexos de las Naciones Unidas deberían servir de base para la legislación sobre seguridad vial a escala mundial, como se señala en las resoluciones y los informes de las Naciones Unidas. Además, habría que prestar una atención especial a los grupos más vulnerables, a quienes viven en países con conflictos o donde la seguridad vial no está integrada en el concepto de calidad de vida.

Finalidad y objetivos específicos del Decenio de Acción

La finalidad general del Decenio es estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo antes de 2020. Ello se logrará mediante:

- Adhesión a los principales acuerdos y convenciones y convenios conexos de las Naciones Unidas y aplicación plena de los mismos, y utilización de otros a modo de principios para promover las versiones regionales, según proceda.
- La formulación y ejecución de estrategias y programas de seguridad vial sostenibles.
- La fijación de una meta ambiciosa, pero factible, de reducción del número e muertos a causa de los accidentes de tránsito antes de 2020 basándose en los marcos vigentes de metas regionales relativas a las víctimas.
- El reforzamiento de la infraestructura y capacidad de gestión para la ejecución técnica de actividades de seguridad vial a nivel nacional, regional y mundial.
- El mejoramiento de la calidad de la recopilación de datos a nivel nacional, regional y mundial.
- El seguimiento de los avances y del desempeño a través de una serie de indicadores predefinidos a nivel nacional, regional y mundial.

- El fomento de una mayor financiación destinada a la seguridad vial y de un mejor empleo de los recursos existentes, en particular velando por la existencia de un componente de seguridad vial en los proyectos de infraestructura viaria.
- Desarrollo de capacidad a escala nacional, regional e internacional en materia de seguridad vial.

Actividades

Las actividades durante el Decenio deberían tener lugar en el plano local, nacional y regional, pero se hará hincapié principalmente en las medidas a nivel local y nacional. Se alienta a los países a que, dentro del marco jurídico de los gobiernos locales y nacionales, ejecuten las actividades de conformidad con los cinco pilares siguientes:

Tabla N° 2: Los cinco pilares

Actividades nacionales

Pilar 1	Pilar 2	Pilar 3	Pilar 4	Pilar 5
Gestión de la seguridad vial	Vías de tránsito y movilidad más seguras	Vehículos más seguros	Usuarios de vías de tránsito más seguros	Respuesta tras los accidentes

Fuente: tomado del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020

Pilar 1: Gestión de la seguridad vial

Actividad 1: Adherirse a los principales acuerdos y convenciones o convenios de las Naciones Unidas sobre seguridad vial, y/o aplicarlos plenamente; y alentar la creación de nuevos instrumentos regionales similares al Acuerdo europeo sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR), según proceda, en particular los siguientes:

- Convención sobre el Tráfico Rodado, de 8 de noviembre de 1968, encaminada a facilitar el tráfico rodado internacional y a aumentar la seguridad vial mediante la adopción de unas reglas de tráfico uniformes.
- Convención sobre la señalización vial, de 8 de noviembre de 1968, en la que se establece un conjunto común de señales viales.
- AETR de 1 de julio de 1970, que se utilizaría como modelo para la elaboración de instrumentos jurídicos regionales.

Actividad 2: Establecer un organismo coordinador (y mecanismos de coordinación conexos) sobre seguridad vial que cuente con la participación de interlocutores de una variedad de sectores, mediante:

- La designación de un organismo coordinador y el establecimiento de una secretaría conexas.
- El fomento del establecimiento de grupos de coordinación; • la elaboración de programas de trabajo básicos.

Actividad 3: Elaborar una estrategia nacional (a nivel ministerial o del Consejo de Ministros) coordinada por el organismo principal, mediante:

- La confirmación de las prioridades de inversión a largo plazo.
- La especificación de responsabilidades y de rendición de cuentas del organismo con respecto a la elaboración y ejecución de programas de trabajo básicos.
- La identificación de los proyectos de aplicación.
- La creación de alianzas.
- La promoción de iniciativas de gestión de la seguridad vial tales como la nueva norma ISO 39001 relativa a la gestión de la seguridad vial.
- El establecimiento y mantenimiento de los sistemas de recopilación de datos necesarios para proporcionar datos de referencia y seguir de cerca los avances logrados en materia de reducción de las defunciones y los traumatismos causados por el tránsito y otros indicadores importantes tales como los costos, etc.

Actividad 4: Fijar a las actividades nacionales metas realistas y a largo plazo basadas en el análisis de datos nacionales sobre accidentes de tránsito, mediante:

- La identificación de áreas para mejorar el desempeño.
- La estimación de las posibles mejoras del desempeño.

Actividad 5: Trabajar para garantizar que se disponga de fondos suficientes para la ejecución de actividades, mediante:

- La presentación de argumentos para justificar la financiación sostenida basada en los costos y beneficios del rendimiento demostrado de las inversiones;
- La recomendación de metas presupuestarias básicas anuales y a medio plazo;
- El fomento del establecimiento de procedimientos para la asignación eficiente y eficaz de recursos en todos los programas de seguridad;
- La utilización del 10% de las inversiones en infraestructuras para la seguridad vial;
- La determinación y aplicación de mecanismos de financiación innovadores.

Actividad 6: Establecer y respaldar sistemas de datos para el seguimiento y evaluación continuos, a fin de incorporar varios procesos e indicadores de resultados, con inclusión del establecimiento y apoyo de sistemas locales y nacionales para medir y seguir de cerca:

- Los accidentes de tránsito y las defunciones y traumatismos causados por ellos.
- Los resultados intermedios, tales como la velocidad media o las tasas de utilización del casco y del cinturón de seguridad.
- Los resultados de las intervenciones en materia de seguridad vial.
- El impacto económico de los traumatismos causados por el tránsito.
- La exposición a los traumatismos causados por el tránsito.

Pilar 2: Vías de tránsito y movilidad más seguras

Aumentar la seguridad intrínseca y la calidad de protección de las redes de carreteras en beneficio de todos los usuarios de las vías de tránsito, especialmente de los más vulnerables (por ejemplo, los peatones, los ciclistas y los motociclistas). Ello se logrará mediante la aplicación de diversos acuerdos de infraestructuras viarias en el marco de las Naciones Unidas, evaluaciones de la infraestructura viaria y el mejoramiento de la planificación, el diseño, la construcción y el funcionamiento de las carreteras teniendo en cuenta la seguridad.

Actividad 1: Fomentar entre las autoridades viales, los ingenieros de carreteras y los planificadores urbanos la implicación en la seguridad vial y la rendición de cuentas, mediante:

- El estímulo a los gobiernos y las autoridades viales para que fijen una meta consistente en «eliminar las vías de tránsito de alto riesgo antes de 2020»;
- El estímulo a las autoridades viales para que consignen un mínimo del 10% de los presupuestos de vialidad a los programas dedicados a la obtención de infraestructuras viarias más seguras.
 - La asignación a las autoridades viales de la responsabilidad jurídica por el mejoramiento de la seguridad vial en sus redes mediante medidas costo-eficaces, así como de la presentación de informes anuales sobre la situación de la seguridad, las tendencias y las labores correctivas emprendidas.
- El establecimiento de una unidad especializada en tránsito o seguridad vial para seguir y mejorar la seguridad de la red de carreteras.
- La promoción del enfoque de sistema seguro y de la función de infraestructura viaria auto explicable y tolerante.
- La adhesión a los acuerdos regionales de infraestructuras viarias elaborados bajo los auspicios de las comisiones regionales de las Naciones Unidas, y/o su aplicación plena, y la promoción de la elaboración de instrumentos regionales similares, según proceda.
- El seguimiento del rendimiento de las inversiones en infraestructura viaria con respecto a la seguridad a cargo de las autoridades viales nacionales, los bancos de desarrollo y otros organismos.

Actividad 2: Fomentar la inclusión de las necesidades de todos los usuarios de las vías de tránsito en la planificación urbana, la gestión de la demanda de transportes y la gestión del uso del territorio sostenible, mediante:

- La planificación del uso del territorio para dar respuesta a las necesidades de una movilidad segura para todos, con inclusión de la gestión de demanda de viajes, las necesidades de acceso, las exigencias del mercado y las condiciones geográficas y demográficas.
- la inclusión de evaluaciones de la repercusión de la seguridad como parte de todas las decisiones adoptadas en materia de planificación y desarrollo.
- la instauración de procedimientos eficaces de acceso y control del desarrollo para evitar una evolución poco segura.

Actividad 3: Fomentar el funcionamiento seguro, el mantenimiento y la mejora de la infraestructura viaria existente, exigiendo a las autoridades viales que:

- Determinen el número de muertos y heridos en función del tipo de usuario de las vías de tránsito, así como los factores infraestructurales clave que influyen en el riesgo para cada grupo de usuarios.
- identifiquen las carreteras o tramos de carretera peligrosos en los que se produce un número excesivo de accidentes o de accidentes graves, y adopten medidas correctivas pertinentes.
- Realicen evaluaciones de la seguridad de la infraestructura viaria existente y apliquen soluciones de ingeniería de eficacia demostrada para mejorar los resultados en materia de seguridad;
- Desempeñen un papel de liderazgo en relación con el control de la velocidad y con un diseño y funcionamiento de la red de carreteras que sean sensibles a la velocidad.
- Garanticen la seguridad de las zonas de trabajo.

Actividad 4: Fomentar la creación de nuevas infraestructuras seguras que satisfagan las necesidades de movilidad y acceso de todos los usuarios, alentando a las autoridades pertinentes a que:

- Tengan en cuenta todos los modos de transporte al construir nuevas infraestructuras.
- Fijen normas de seguridad mínimas para nuevos diseños e inversiones en carreteras que garanticen la inclusión de las necesidades de seguridad de todos los usuarios de las vías de tránsito en las especificaciones de los nuevos proyectos.
- Utilicen los resultados de evaluaciones independientes de la repercusión de la seguridad vial y de auditorías de seguridad en la planificación, diseño, construcción, funcionamiento y mantenimiento de los nuevos proyectos viales, y que apliquen debidamente las recomendaciones de las auditorías.

Actividad 5: Alentar la creación de capacidad y la transferencia de conocimientos en materia de infraestructuras seguras, mediante:

- La creación de alianzas con los bancos de desarrollo, las autoridades nacionales, la sociedad civil, los proveedores de servicios educativos y el sector privado para garantizar la comprensión y aplicación acertadas de los principios del diseño de infraestructuras seguras.
- La promoción de la formación en materia de seguridad vial y de soluciones de ingeniería de seguridad de bajo costo, auditorías de la seguridad y evaluaciones de las carreteras.

- La elaboración y promoción de normas para el diseño y el funcionamiento de vías de tránsito seguras que reconozcan e integren los factores humanos y el diseño de los vehículos.

Actividad 6: Fomentar actividades de investigación y desarrollo relativas a la mayor seguridad de las vías de tránsito y la movilidad, mediante:

- La finalización e intercambio de investigaciones sobre la viabilidad comercial de una infraestructura viaria más segura y sobre los niveles de inversión necesarios para alcanzar las metas del Decenio de Acción.
- La promoción de actividades de investigación y desarrollo relativas al mejoramiento de la seguridad de la infraestructura para las redes de carreteras en los países de ingresos bajos y medianos.
- La promoción de proyectos de demostración para evaluar las innovaciones en materia de mejoras de la seguridad, especialmente para los usuarios vulnerables de las vías de tránsito.

Pilar 3: Vehículos más seguros

Alentar el despliegue universal de mejores tecnologías de seguridad pasiva y activa de los vehículos, combinando la armonización de las normas mundiales pertinentes, los sistemas de información a los consumidores y los incentivos destinados a acelerar la introducción de nuevas tecnologías.

Actividad 1: Alentar a los Estados Miembros a que apliquen y promulguen las reglamentaciones de seguridad sobre vehículos de motor elaboradas por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos (WP 29).

Actividad 2: Alentar la aplicación de nuevos programas de evaluación de vehículos en todas las regiones del mundo para aumentar la disponibilidad de información a los consumidores sobre las prestaciones de seguridad de los vehículos de motor.

Actividad 3: Alentar la concertación para garantizar que todos los nuevos vehículos de motor estén, como mínimo, equipados con cinturones de seguridad y anclajes que cumplan los requisitos reglamentarios y las normas aplicables a las pruebas de colisión.

Actividad 4: Alentar el despliegue universal en las motocicletas de tecnologías de prevención de colisiones con eficacia demostrada, tales como los sistemas de control electrónico de la estabilidad y antibloqueo de la frenada.

Actividad 5: Alentar la utilización de incentivos fiscales y de otra índole para los vehículos de motor que ofrezcan altos niveles de protección a los usuarios de las vías de tránsito y desalentar las importaciones y exportaciones de vehículos nuevos y usados cuyas normas de seguridad sean reducidas.

Actividad 6: Alentar la aplicación de las reglamentaciones de protección de los peatones y el aumento de las investigaciones sobre tecnologías de seguridad diseñadas para reducir los riesgos que corren los usuarios vulnerables de las vías de tránsito.

Actividad 7: Alentar a los responsables de la gestión de las flotas de vehículos de los sectores público y privado a que compren, utilicen y mantengan vehículos que ofrezcan tecnologías de seguridad modernas y altos niveles de protección de los pasajeros.

Pilar 4: Usuarios de vías de tránsito más seguros

Elaborar programas integrales para mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito. Observancia permanente o potenciación de las leyes y normas en combinación con la educación o sensibilización pública para aumentar las tasas de utilización del cinturón de seguridad y del casco, y para reducir la conducción bajo los efectos del alcohol, la velocidad y otros factores de riesgo.

Actividad 1: Aumentar la concienciación sobre los factores de riesgo de la seguridad vial y las medidas preventivas, y realizar campañas de mercadotecnia social para ayudar a influir en las actitudes y opiniones sobre la necesidad de programas de seguridad de las vías de tránsito.

Actividad 2: Establecer y vigilar el cumplimiento de los límites de velocidad y las normas y reglas basadas en datos probatorios para reducir los accidentes y los traumatismos relacionados con la velocidad.

Actividad 3: Establecer y vigilar el cumplimiento de las leyes sobre la conducción bajo los efectos del alcohol y las normas y reglas basadas en datos probatorios para reducir los accidentes y los traumatismos relacionados con el consumo de alcohol.

Actividad 4: Establecer y vigilar el cumplimiento de las leyes y las normas y reglas basadas en datos probatorios relativas al uso del casco por los motociclistas, a fin de reducir los traumatismos craneoencefálicos.

Actividad 5: Establecer y vigilar el cumplimiento de las leyes y las normas y reglas basadas en datos probatorios relativas al uso del cinturón de seguridad y los sistemas de retención para niños, a fin de reducir los traumatismos ocasionados por los accidentes.

Actividad 6: Establecer y vigilar el cumplimiento de las leyes de transporte, salud y seguridad laboral, y las normas y reglas para el funcionamiento seguro de los vehículos comerciales de carga y de transporte, los servicios de transporte de pasajeros por carretera y el resto del parque automotor público y privado, a fin de reducir los traumatismos ocasionados por los accidentes.

Actividad 7: Investigar, elaborar y promover políticas y prácticas integrales para reducir los traumatismos causados por el tránsito relacionados con el trabajo en los sectores público, privado e informal, en apoyo de las normas reconocidas a nivel internacional que rigen los sistemas de gestión de la seguridad vial y la salud y la seguridad laborales.

Actividad 8: Fomentar el establecimiento de sistemas de concesión de permisos de conducción graduales a los conductores noveles.

Pilar 5: Respuesta tras los accidentes

Aumentar la capacidad de respuesta a las emergencias ocasionadas por los accidentes de tránsito y mejorar la capacidad de los sistemas de salud y de otra índole para brindar a las víctimas tratamiento de emergencia apropiado y rehabilitación a largo plazo.

Actividad 1: Crear sistemas de atención prehospitalaria, incluida la extracción de las víctimas de los vehículos siniestrados, y poner en funcionamiento un número telefónico único a nivel nacional para emergencias, aplicando para ello las buenas prácticas existentes.

Actividad 2: Crear sistemas de atención traumatológica hospitalaria y evaluar la calidad de la atención mediante la aplicación de buenas prácticas sobre sistemas de atención traumatológica y garantía de la calidad.

Actividad 3: Prestar servicios de pronta rehabilitación y de apoyo a los pacientes lesionados y a los deudos de los fallecidos en accidentes de tránsito, para minimizar los traumatismos tanto físicos como psicológicos.

Actividad 4: Alentar el establecimiento de sistemas de seguros apropiados para los usuarios de las vías de tránsito, a fin de financiar los servicios de rehabilitación de las víctimas de accidentes, mediante:

- La introducción de la responsabilidad civil obligatoria.
- El reconocimiento mutuo a nivel internacional de los seguros, por ejemplo el sistema de Carta Verde.

Actividad 5: Fomentar una investigación exhaustiva de los accidentes y la aplicación de una respuesta jurídica eficaz a las defunciones y traumatismos por accidentes de tránsito y, por ende, fomentar soluciones equitativas y de justicia para los deudos y los lesionados.

Actividad 6: Fomentar los estímulos e incentivos para que los empleadores contraten y conserven a personas con discapacidades.

Actividad 7: Alentar actividades de investigación y desarrollo sobre el mejoramiento de la respuesta tras los accidentes.

Financiación de las actividades

Las estimaciones iniciales indican que las autoridades viales de todo el mundo gastan hasta US\$ 500000 millones anuales en infraestructura viaria. Destinar aunque sea una pequeña proporción de estos fondos al cumplimiento de los objetivos del Decenio debería ser una prioridad de los países.

Sin embargo, para aplicar acertadamente el plan de acción puede ser necesaria la asignación de recursos adicionales considerables, en particular por parte de los países mismos, pero también de las partes interesadas de los sectores público y privado. En su informe *Carreteras seguras* de 2006, la Comisión para la Seguridad Vial Mundial propugnó la aportación de un fondo decenal de US\$ 300 millones para un plan de acción mundial destinado a catalizar una mayor atención a la mejora de los resultados de seguridad derivados de las inversiones en infraestructura viaria planificadas a gran escala durante el próximo decenio y después de este. Aunque en la actualidad no se ha llegado a esta cifra, el Servicio Mundial de Seguridad Vial del Banco Mundial, los bancos regionales de desarrollo y los donantes del sector privado están aportando fondos para algunos aspectos del plan. Las estimaciones iniciales indican que la financiación necesaria para las

actividades nacionales asciende a unos US\$ 200 millones anuales, lo que equivale a US\$ 2000 millones para todo el Decenio. El esfuerzo combinado de la comunidad internacional para financiar la seguridad

b) **Políticas públicas de seguridad vial aplicadas en Venezuela**

Durante el desarrollo de esta investigación no evidenciamos una política pública que se haya aplicado recientemente al caso en particular, sólo se pudo hallar un plan elaborado por el Ministerio del Poder Popular para las Obras Públicas y Vivienda denominado “PLAN NACIONAL DE EDUCACIÓN VIAL”, el cual se discutió en junio del año 2010. Tomaremos como referencia este plan, para señalar que ha sido la única política pública establecida por el Estado venezolano en los últimos dos años.

Este plan ha sido considerado por las autoridades como una contribución a la política de Estado en materia de prevención de accidentes, que implica un control de gestión por objetivos para evaluar los resultados obtenidos periódicamente y aplicar los correctivos necesarios para su adecuada consecución. Así pues, en la formulación del plan se establece lo siguiente:

Resulta ser **una acción multifacética** que debe incluir una mejora en las características de seguridad de las vías, señalización, diseño de carreteras, pavimento, calidad de las rutas, entre otros. Educación a los usuarios, capacitación y adiestramiento óptimo para los conductores, condiciones de seguridad, higiene y confort de los vehículos, control y dirección del tránsito, campañas publicitarias, entre otros. En consecuencia el abordaje debe estar a cargo de quipos profesionales y técnicos pluridisciplinarios para ejecutar acciones de diferente orden en procura de medidas efectivas (Plan Nacional de Educación Vial, 2010, p.9)

Considera el Estado venezolano que la educación vial, es una premisa fundamental para elaborar este plan, ya que debe orientarse hacia la modificación de pautas sociales de comportamiento poniendo todo su énfasis en una mejor calidad de vida en el escenario vial.

Acciones a tomar en el Plan Nacional de Educación Vial

1) **Campañas de difusión nacional en seguridad vial**

Estas campañas deberán orientarse hacia los siguientes temas:

- a) Campaña para el control de velocidades: se deberán realizar permanentemente controles de velocidades en autopistas y carreteras, aplicando instrumentos de medición de velocidades al transporte público, privado, de carga, pasajeros, y particular.
 - b) Campaña para el control en el consumo del alcohol y drogas en el conductor: realizar operativos de control de alcoholemia en la vía pública preferiblemente en horas nocturnas y fines de semana.
 - c) Campaña para el uso del cinturón de seguridad: obligatoriedad de usar el cinturón de seguridad según la Ley.
 - d) Campaña para crear conciencia en el peatón: orientar al peatón en el correcto uso de la vía, con la comunicación cara a cara y folletería informativa.
 - e) Campaña de prevención dirigida a conductores de transporte público.
 - f) Campaña de prevención dirigida a los motorizados.
- 2) **Trabajo comunitario:** trabajo con los consejos comunales y direcciones de ingeniería y vialidad de las alcaldías, también con las fuerzas vivas de la localidad para:
- Establecer y determinar un mapa de riesgo y puntos negros en la red vial para prevenir accidentes.
 - Diseñar un programa local de jornadas de educación vial para conductores, pasajeros, peatones, docentes de todas las modalidades y niveles del sistema educativo, estudiantes, trabajadores de la administración pública, empresas privadas, federaciones de transporte, entre otros.
- 3) **Programas para la prevención de accidentes a través de los medios de comunicación social:** emitir tips y programas informativos por la radio, televisión y prensa.
- 4) **Programa de capacitación de conductores profesionales:** crear y reforzar programas teórico-prácticos para conductores de transporte público y privado.
- 5) **Fortalecimiento de los programas permanentes de educación vial:** parques infantiles de tránsito, patrulla escolar, brigadas juveniles y las brigadas universitarias.
- 6) **Charlas de educación vial a conductores de diversos tipos de vehículos:** (transportes de carga, escolar, de emergencia, motorizados y de sustancias peligrosas).

- 7) **Promoción de labor social en el ámbito del tránsito y transporte terrestre:** incentivar al estudiantado universitario a cumplir con el servicio comunitario en labores relacionadas con la atención, prevención, educación y seguridad vial, teniendo en cuenta la Ley del servicio comunitario.

Para el financiamiento de este plan deberá contarse con el FONDO DE APOYO A LA SEGURIDAD VIAL, creado para administrar los recursos provenientes de las multas, y cuyo objetivo sea optimizar la prestación del servicio de vigilancia y seguridad vial.

www.bdigital.ula.ve

CAPÍTULO III

NORMATIVA JURÍDICA RELACIONADA CON LA SEGURIDAD VIAL EN VENEZUELA

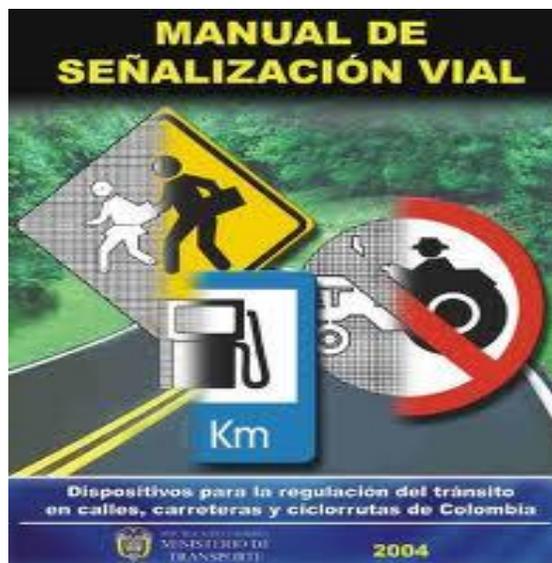


Ilustración N° 4: Normas de tránsito

Fuente: www.google.com

www.bdigital.ula.ve

En este capítulo se aborda lo relacionado con los instrumentos jurídicos que se han establecido en el país y que están vinculados con la seguridad vial. Así pues, realizaremos una interpretación de la Ley de Transporte Terrestre del año 2008, el Reglamento de la Ley de Transito Terrestre de 1998 (vigente aún), y finalmente el Reglamento Parcial de la Ley de Transporte Terrestre sobre el Uso y Circulación de Motocicletas del año 2011.

Ley de Transporte Terrestre

Objetivo de la Ley

Este instrumento jurídico tiene por objeto la regulación del transporte terrestre, a los fines de garantizar el derecho al libre tránsito de personas y de bienes por todo el territorio nacional, la realización de la actividad económica del transporte y de sus servicios conexos, por vías públicas y privadas de uso público, así como lo relacionado con la planificación, ejecución, gestión, control y coordinación de la conservación, aprovechamiento y administración de la infraestructura, todo lo cual conforma el Sistema Nacional de Transporte Terrestre.

Quedan exceptuados de la presente Ley los transportes sobre rieles que se rigen por sus leyes especiales. (Artículo 1).

Esta ley establece una serie de competencias entre los distintos poderes de orden territorial, valga decir, en el orden nacional, estatal y municipal, veamos:

Competencia del Poder Público Nacional en materia de Transporte Terrestre

Es de la competencia del Poder Público Nacional, en materia de transporte terrestre, lo relacionado con licencias de conducir, el Registro Nacional de Vehículos y de Conductores y Conductoras, tipología de unidades de transporte, condiciones de carácter nacional para la prestación de los servicios de transporte de uso público y de uso privado de personas, el transporte terrestre público de pasajeros y pasajeras en rutas suburbanas e interurbanas, sin menoscabo de las competencias que la ley y los reglamentos atribuyan a los municipios o gobiernos metropolitanos, el transporte de carga, la circulación en el ámbito nacional, el régimen sancionatorio, el control y fiscalización del tránsito en la vialidad, sin perjuicio de las competencias de los estados y municipios, los servicios conexos de carácter nacional, los procedimientos por accidentes de tránsito, las normas técnicas y administrativas para la construcción, mantenimiento y gestión de la vialidad, así como la actuación en el otorgamiento de concesiones, el ordenamiento de las estaciones de peajes, el establecimiento de las tarifas en el ámbito nacional y las demás que le atribuya la ley. (Artículo 5).

Competencia del Poder Público Estatal en materia de Transporte Terrestre

Es de la competencia del Poder Público Estatal, en materia de transporte terrestre, la conservación, administración y aprovechamiento de las carreteras y autopistas nacionales, en coordinación con el Poder Público Nacional, el servicio de transporte terrestre público y terminales de pasajeros y pasajeras interurbanos de carácter estatal, la ejecución, conservación, administración, aprovechamiento y el control de la circulación de las vías terrestres estatales y el destino de las multas impuestas, de conformidad con lo previsto en esta Ley. (Artículo 6).

Competencia del Poder Público Municipal en materia de Transporte Terrestre

Es de la competencia del Poder Público Municipal, en materia de transporte terrestre, la prestación del servicio de transporte terrestre público urbano y el establecimiento de zonas terminales y recorridos urbanos, para el transporte suburbano e interurbano de pasajeros y pasajeras con origen y destino dentro de los límites de su jurisdicción, bajo las normas de carácter nacional aplicables, así como las condiciones de operación de los servicios de transporte terrestre público y privado en el ámbito de su jurisdicción; la ingeniería de tránsito para la ordenación de la circulación de vehículos y personas de acuerdo con las normas de carácter nacional; las autorizaciones o permisos de vehículos a tracción de sangre; la construcción y mantenimiento de la vialidad urbana; los servicios conexos; el destino de las multas impuestas de conformidad con lo previsto en esta Ley; el control y fiscalización de tránsito, según la normativa de carácter nacional y las demás que por su naturaleza le sean atribuidas. Cualquier restricción de circulación que los municipios deseen aplicar debe ser evaluada y aprobada por el ministerio del poder popular con competencia en materia de transporte terrestre (Artículo 7).

Autoridades administrativas del Transporte Terrestre

Las autoridades administrativas del transporte terrestre, a **nivel nacional**, son:

- El Ministerio del Poder Popular con competencia en materia de Transporte Terrestre
- El Instituto Nacional de Transporte Terrestre;

Y a nivel estatal, municipal son las gobernaciones, alcaldías municipales y metropolitanas, por intermedio de sus entes administrativos competentes, en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones. (Artículo 8).

El Ejecutivo Nacional Órgano Rector en materia de Transporte Terrestre

El Ejecutivo Nacional, por órgano del ministerio del poder popular con competencia en materia de transporte terrestre, es el órgano rector del transporte terrestre, y le corresponde la elaboración de las políticas, estrategias, planes nacionales, sectoriales y normas generales que regulan la actividad del Sistema Nacional de Transporte Terrestre, en consulta con los sectores involucrados. Cualquier materia relacionada con el transporte terrestre que sea competencia de otros entes del Ejecutivo Nacional, Estatal o Municipal debe estar en concordancia con los lineamientos del ministerio del poder popular con competencia en materia de transporte terrestre. (Artículo 17).

Órganos de ejecución

A los efectos de esta Ley, se entiende por órganos de ejecución las autoridades encargadas de realizar y verificar el control del Sistema Nacional de Transporte Terrestre, los cuales son: (Artículo 18).

1. El Cuerpo Técnico de Vigilancia del Transporte Terrestre, bajo la supervisión y adscripción del Instituto Nacional de Transporte Terrestre.
2. Los cuerpos de policías: nacional, municipales y estatales debidamente homologados que, conforme a esta Ley, tengan dentro de sus funciones el control de la operación del transporte terrestre.
3. La Fuerza Armada Nacional, que podrá actuar como órgano ejecutor de la presente Ley, sin perjuicio de las funciones que deban realizar los organismos policiales y de ejecución anteriormente indicados.

Instituto Nacional de Transporte Terrestre

El Instituto Nacional de Transporte Terrestre es un ente adscrito al ministerio del poder popular con competencia en materia de transporte terrestre, con personalidad jurídica, que goza de los privilegios y prerrogativas que se le acuerdan a la República, de conformidad con la ley, y tendrá su sede en la ciudad de Caracas, sin perjuicio de que pueda establecerla en cualquiera otra localidad del país. El Instituto Nacional de Transporte Terrestre establecerá las oficinas y dependencias regionales que permitan la optimización de los servicios de

transporte terrestre que presta. Parágrafo Único: El Instituto Nacional de Transporte Terrestre formará parte del Sistema Nacional de Protección Civil, garantizando la integración, articulación y coordinación de acciones de prevención y atención entre los órganos del Poder Público Nacional, Estatal y Municipal, ante la ocurrencia de eventos con efectos adversos que se derivan de los accidentes de tránsito terrestre. (Artículo 22).

Atribuciones del Instituto Nacional de Transporte Terrestre

1. La planificación y ejecución de programas de fortalecimiento institucional del sector transporte terrestre.
2. Llevar el Registro del Sistema Nacional de Transporte Terrestre.
3. Registro, expedición, renovación y control de licencias para conducir vehículos a motor, en el ámbito nacional, en los diferentes grados y categorías.
4. Registro, expedición y control de títulos profesionales para conducir vehículos a motor con fines de lucro.
5. Otorgamiento, registro y control de placas identificadoras de vehículos a motor destinadas al uso público o privado, en las diferentes clasificaciones y modalidades.
6. Los permisos y registro de los servicios de transporte terrestre público y privado, así como la regulación y control del transporte terrestre público de pasajeros y pasajeras, y de carga, en el ámbito de la competencia nacional.
7. Estudios de proyectos, otorgamiento de permisos, regulación y registro de los servicios conexos de carácter nacional, como terminales públicos y privados, paradores viales de pasajeros y pasajeras, turísticos y de carga, terminales generadores de transferencia e intermodal de carga, transporte de encomienda, escuelas del transporte, estacionamientos concesionarios del Instituto, estaciones fijas y móviles de revisión técnica, mecánica y física de vehículos; ubicación y acceso de las estaciones de servicios, servicios de grúas de arrastre y de plataforma y cualquier otro, de conformidad con el ordenamiento jurídico.
8. Estudio y revisión de tarifas y fletes del transporte terrestre público de pasajeros y pasajeras, y de carga, en los casos previstos en la ley.
9. Todo lo concerniente a la planificación, funcionamiento y control de los recursos del Instituto y de sus órganos desconcentrados.
10. Estadísticas del transporte terrestre y dispositivos para el control del tránsito.

11. **Promover la educación y seguridad vial.**
12. Establecer los criterios técnicos y otorgar los permisos para la colocación de vallas y demás medios publicitarios en las vías públicas nacionales y en los predios colindantes a las mismas, el control de su ubicación y los procedimientos administrativos para su remoción, en coordinación con las autoridades estatales y municipales.
13. Establecer los criterios técnicos y otorgar los permisos para la colocación de publicidad en los vehículos.
14. Velar por el cumplimiento de las normas relativas a la circulación y seguridad en el ámbito nacional.
15. Establecer los mecanismos de coordinación y homologación de las policías con competencia para el control y vigilancia del tránsito y transporte terrestre.
16. Otorgar las autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte terrestre público de pasajeros y pasajeras, y de carga en el ámbito de la competencia nacional.
17. Otorgar las autorizaciones para los trabajos sobre la infraestructura vial en el ámbito de la competencia nacional.
18. Aplicar las sanciones administrativas, en los casos previstos en esta Ley.
19. Velar por el correcto funcionamiento en la prestación del servicio de transporte terrestre.
20. Percibir y administrar los ingresos provenientes de los servicios que preste y de las sanciones que imponga.
21. Dictar actos administrativos generales o particulares, en las materias de su competencia. Estos actos agotan la vía administrativa y los interesados podrán acudir directamente ante la jurisdicción contencioso administrativa.
22. Informar trimestralmente al ministerio del poder popular con competencia en materia de transporte terrestre sobre los ingresos que perciba y administre.
23. Controlar y regular la colocación, conservación y mantenimiento de la señalización y demarcación de las vías, así como la autorización para la colocación y señalización de los mecanismos de control de velocidad en las carreteras de vías nacionales.
24. Otorgar en materia de terminales públicos y privados la certificación del proyecto, en cuanto al cumplimiento de las normas técnicas correspondientes, así como el registro del servicio una vez otorgada la licencia de operación.
25. Otorgar la licencia de operación de servicio conexo cuando se trate de operadores u operadoras sujetos o sujetas a la competencia nacional.

26. El control, inspección y supervisión de los terminales públicos y privados que integran el Sistema Nacional de Terminales de Pasajeros y Pasajeras, del Transporte Terrestre Público y Privado.
27. Las demás que se le asignen o le confiera esta Ley.

Fondo de Apoyo a la Seguridad Vial

Se crea el Fondo de Apoyo a la Seguridad Vial, a los fines de administrar los recursos provenientes de las multas indicadas en el numeral 2 del artículo 25 de esta Ley; sin personalidad jurídica y dependiente del Instituto Nacional de Transporte Terrestre. ***El Fondo tendrá como objetivo principal optimizar la prestación del servicio de vigilancia y seguridad vial en el territorio nacional, mediante la elaboración de programas y proyectos de inversión en materia de equipamiento y educación vial,*** que serán sometidos anualmente o con la periodicidad que requieran las circunstancias, a la aprobación del Directorio del Instituto. (Artículo 32). Los recursos provenientes de las multas impuestas y constancias de revisión efectuadas por el Cuerpo Técnico de Vigilancia del Transporte Terrestre, serán distribuidos de la siguiente manera:

1. Un cuarenta por ciento (40%) exclusivamente para fortalecimiento y equipamiento del Cuerpo Técnico de Vigilancia del Transporte Terrestre.
2. Un sesenta por ciento (60%) para el desarrollo e implantación de planes, programas y proyectos de educación y seguridad vial, y la escuela del transporte. (Artículo 36).

Condiciones de seguridad de los vehículos y control de velocidad

Todo vehículo a motor debe mantenerse en perfectas condiciones de seguridad, funcionamiento, control de emisiones de gases contaminantes y ruido, según lo establecido en esta Ley, su Reglamento y en concordancia con el ordenamiento jurídico en la materia. A tal efecto, el propietario o la propietaria está obligado u obligada a efectuar la revisión técnica del vehículo en los términos expuestos en esta Ley y su Reglamento. (Artículo 46).

De igual forma, todo vehículo automotor deberá tener instalado y en perfecto estado de funcionamiento, dispositivos que permitan obtener un registro gráfico de la velocidad y distancia recorrida, en función del tiempo y características de la vía, de conformidad con el Reglamento de esta Ley. Los dispositivos de control a que

se refiere este artículo deberán demostrar anualmente la idoneidad de sus sistemas. (Artículo 47). Las autoridades administrativas competentes, en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones, implementarán los mecanismos que permitan realizar el correspondiente control de velocidad de los vehículos automotores. (Artículo 48).

Las Licencias de conducir y su clasificación

Para conducir un vehículo, la persona debe obtener y portar la licencia o título profesional de conducir, vigente, del grado o categoría que corresponda al tipo de vehículo a motor respectivo, expedida por el Instituto Nacional de Transporte Terrestre y el Certificado Médico de Salud Integral vigente. (Artículo 63). Las licencias para conducir se otorgarán por grado, de acuerdo con los tipos de vehículos y la capacidad que exija su conducción. El grado indica la capacidad del sujeto para conducir vehículos de determinado tipo. Las licencias serán de cinco (5) grados: (Artículo 67).

1. Licencias de primer grado (1°) para conducir vehículos no motorizados. Tipo “A”, a personas mayores de catorce (14) años de edad, para conducir vehículos de tracción humana; Tipo “B”, a personas mayores de dieciséis (16) años de edad, para conducir vehículos de tracción animal.
2. Licencias de segundo grado (2°) para conducir motocicletas. Tipo “A”, a personas mayores de dieciséis (16) años de edad para conducir motocicletas con cilindrada hasta ochenta centímetros cúbicos (80 cm³); Tipo “B”, a personas mayores de dieciocho (18) años de edad para conducir motocicletas de cualquier cilindrada.
3. Licencias de tercer grado (3°) para conducir vehículos a motor destinados al transporte privado de personas, con capacidad hasta de nueve (9) puestos, incluyendo el del conductor o conductora; vehículos destinados al transporte de mercancías, cuya capacidad de carga y peso bruto vehicular máximo no exceda los dos mil quinientos kilogramos (2.500 Kgs). Tipo “A”, a las personas mayores de dieciséis (16) años de edad y menores de dieciocho (18) años de edad, sujetas al régimen especial restrictivo previsto en el Reglamento de esta Ley; Tipo “B”, a las personas mayores de dieciocho (18) años de edad.

4. Licencias de cuarto grado (4°) a las personas mayores de veintiún (21) años de edad para conducir vehículos con capacidad hasta de doce (12) puestos destinados al transporte terrestre público de personas y los vehículos de carga, cuyo peso bruto vehicular no exceda los seis mil kilogramos (6.000 Kgs).
5. Licencias de quinto grado (5°) a personas mayores de veinticinco (25) años de edad, para conducir todo tipo de vehículos de transporte terrestre privado de personas, transporte terrestre público de personas en rutas urbanas, suburbanas e interurbanas, y transporte de carga hasta nueve mil kilogramos (9.000 Kgs), con la excepción de los vehículos indicados en el numeral 2 de este artículo.

Libre tránsito

Las autoridades administrativas competentes, en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones, garantizarán que la circulación peatonal y vehicular por las vías públicas, se realice de manera fluida, conveniente, segura y sin impedimentos de ninguna especie. Por ningún motivo podrá impedirse el libre tránsito de vehículos o peatones en una vía pública. Los ciudadanos y las ciudadanas, previa obtención de la autorización emanada de la autoridad competente, tienen derecho a manifestar, sin afectar, obstruir o impedir el libre tránsito de personas y vehículos. La regulación para la circulación de los peatones, el tránsito de vehículos motorizados o no, los límites máximos y mínimos de velocidad, se establecerá en el Reglamento de esta Ley. (Artículo 74).

Conservación, mantenimiento de la señalización y demarcación.

Las autoridades administrativas competentes, en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones, son responsables de conservar, preservar y mantener la señalización y demarcación de las vías y dispositivos del tránsito, incluyendo las contentivas de la materia de educación y seguridad vial y las de carácter preventivo que sean necesarias en las vías públicas y privadas. Está terminantemente prohibido alterar, destruir, deteriorar o remover las señales y otros dispositivos de control de tránsito. Los ciudadanos y las ciudadanas tienen el deber de coadyuvar con las autoridades administrativas en la conservación de las señales y dispositivos de tránsito. (Artículo 76).

Obligatoriedad de la educación y seguridad vial. La Participación ciudadana

El ministerio del poder popular con competencia en materia de educación, incluirá en todos los niveles y modalidades del sistema educativo venezolano, programas permanentes de enseñanza en materia del sistema de transporte terrestre, educación y seguridad vial.

Las personas jurídicas, públicas, privadas y la sociedad civil organizada, actuarán coordinadamente con los organismos competentes en materia de transporte terrestre y de protección civil, en el desarrollo de los programas de enseñanza que se imparten de manera permanente, así como los de formación cívica y prevención. (Artículo 88).

Las autoridades administrativas competentes fomentarán la participación de la ciudadanía en la difusión y observancia de las reglas y normas del transporte terrestre. Para ello podrán organizarse brigadas de voluntarios, coordinadas por tales autoridades que apoyen la realización de la participación ciudadana en las materias y casos que establezcan el Reglamento de esta Ley. Los recursos destinados al fortalecimiento de programas de educación vial deberán atender a las organizaciones de voluntarios de transporte terrestre, dándole prioridad a aquellas que tengan su origen en los Consejos Comunales. (Artículo 89).

Competencias en Materia de Servicios de Transporte

Competencias de la autoridad nacional

El Instituto Nacional de Transporte Terrestre es el ente competente para autorizar, regular, supervisar y controlar el servicio de transporte terrestre público de pasajeros y pasajeras, en rutas urbanas intermunicipales que no estén sujetas a autoridades metropolitanas o mancomunidades, en materia de transporte terrestre público de pasajeros y pasajeras y en todos los casos de rutas suburbanas e interurbanas, no municipales o estatales. (Artículo 94).

Autoridades metropolitanas y mancomunidades

Las autoridades de los distritos metropolitanos, mancomunidades u otras formas asociativas intergubernamentales, son los órganos competentes para autorizar, regular, supervisar y controlar el servicio de transporte terrestre público de pasajeros y pasajeras en rutas urbanas intermunicipales, así como la

clasificación de sus rutas de acuerdo con lo establecido en esta Ley y su Reglamento, dentro de sus respectivas jurisdicciones. (Artículo 95).

Competencias de los municipios

Las autoridades de los municipios son competentes para autorizar, regular, supervisar y controlar el transporte terrestre público de pasajeros y pasajeras urbano, suburbano e interurbano dentro de sus respectivas jurisdicciones, aun cuando los municipios se encuentren integrados a distritos metropolitanos, salvo que las rutas suburbanas sean declaradas por la autoridad competente con carácter metropolitano o que la ley de la materia disponga situación diferente. (Artículo 96).

Derechos del pasajero y pasajera

Los usuarios y las usuarias tienen derecho a:

1. Un servicio de buena calidad.
2. Que se les fije una tarifa acorde con el servicio que reciben.
3. Exigir un servicio higiénico, seguro, confortable e ininterrumpido.
4. Recibir información oportuna sobre las condiciones de prestación del servicio de transporte terrestre público.
5. Recibir atención especial en caso de discapacidad, de niños o niñas con edad hasta seis (6) años, personas mayores de sesenta (60) años de edad, y mujeres en estado de gravidez o personas con niños o niñas en etapa de lactancia. Las normas de atención especial se establecerán en el Reglamento de esta Ley. El pasajero o la pasajera podrán hacer valer sus derechos conforme a los procedimientos establecidos en el Título VIII de esta Ley. (Artículo 108).

Fijación y regulación de las tarifas del transporte terrestre público de pasajeros y pasajeras

El ministerio del poder popular con competencia en materia de transporte terrestre por órgano del Instituto Nacional de Transporte Terrestre, conjuntamente con el ministerio del poder popular con competencia en materia de industrias ligeras y comercio, fijarán, regularán y publicarán, en el primer trimestre del año, las tarifas correspondientes a los servicios de transporte terrestre público de

personas, en las rutas urbanas, suburbanas e interurbanas de su competencia, basándose en estudios de transporte de orden técnico, económico, financiero y en la calidad del servicio que se preste con la participación de los sectores involucrados. Los estudios de transporte para la fijación de las tarifas, serán analizados y establecidos anualmente, durante el cuarto trimestre, y deberán ser remitidas al Instituto Nacional de Transporte Terrestre por cada organización, para su revisión y análisis. (Artículo 143)

Las autoridades municipales, mancomunadas y metropolitanas fijarán, regularán y publicarán, en el primer trimestre del año, las tarifas a ser cobradas en el servicio de transporte terrestre público de pasajeros y pasajeras en las rutas correspondientes a su jurisdicción, oída la opinión de los Consejos Comunales e interesados en la materia. (Artículo 145)

Competencias en materia de vialidad

Competencia nacional

Corresponde al ministerio del poder popular con competencia en materia de transporte terrestre el control, inspección y supervisión, la elaboración de las normas técnicas y administrativas para la construcción, mantenimiento, aprovechamiento de todo el sistema de vialidad nacional y en especial la fijación de los criterios para la determinación de las tarifas de peaje nacional. Cuando se trate de excedentes viales afectados, expropiados o adscritos por causa de utilidad pública, será competencia del ministerio del poder popular con competencia en materia de transporte terrestre la gestión administrativa sobre el uso de estos bienes inmuebles, aprobar los estudios de factibilidad de construcción de obras en las franjas de derecho de vía y, otras que determine la ley. (Artículo 157).

Coordinación nacional y estatal

Es de la competencia del ministerio del poder popular con competencia en materia de transporte terrestre en coordinación con los estados, la conservación, administración y aprovechamiento de la vialidad nacional, incluyéndose las obras de artes que las integran. A tales efectos, los estados deberán dar cumplimiento al cuerpo de normas y procedimientos técnicos y administrativos, establecidos por el ministerio del poder popular con competencia en materia de transporte terrestre y además, hacer del conocimiento de los planes de conservación y actividades de

mantenimiento, de operatividad, así como los planes de contingencia anualmente. (Artículo 158).

Actividades viales coordinadas con el Ejecutivo Nacional

Corresponde al ministerio del poder popular con competencia en materia de transporte terrestre, en coordinación con los estados, en las vías terrestres nacionales:

1. La ubicación, instalación, ordenamiento y calidad de los servicios de las estaciones de peajes nacionales.
2. La factibilidad técnica, económica y financiera de las concesiones viales.
3. Elaboración de los contratos de concesión de obras viales.
4. Resguardar los derechos de vía tanto nacionales como estatales.
5. **Elaboración de manuales de conservación vial.**
6. Otras que determine la ley. (Artículo 160).

Competencia municipal

Los municipios en el ámbito de su jurisdicción son competentes, para la ejecución, supervisión, inspección, mantenimiento de la infraestructura vial urbana, señalización y demarcación, incluyendo las paradas para el transporte terrestre público de personas, zonas de carga y áreas de estacionamiento, las estructuras de paso, tanto peatonal como vehicular, cumpliendo con los niveles de servicio y demás aspectos de seguridad vial establecidos en las normas y manuales, nacionales e internacionales, de obligatorio cumplimiento en la República Bolivariana de Venezuela. (Artículo 161).

Coordinación en casos de contingencias

El ministerio del poder popular con competencia en materia de transporte terrestre coordinará con los órganos competentes nacionales, estatales y municipales, la ejecución de los planes viales de contingencia que garanticen el tránsito inmediato por las vías y la recuperación de la infraestructura vial afectada en casos de desastres o emergencias. (Artículo 162).

Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre (1998)

De la Educación y Seguridad en las Vías

La señalización es el conjunto de señales y órdenes de las autoridades administrativas de control y vigilancia del tránsito, tales como señales

circunstanciales que modifiquen el régimen normal de utilización de la vía, semáforos, señales verticales y horizontales o marcas viales de circulación, destinadas a los usuarios de la vía y que tienen por misión advertir e informar a éstos u ordenar o reglamentar su comportamiento con la necesaria antelación, de determinadas circunstancias de la vía o de la circulación (Artículo 327).

Las señales de circulación

El orden de prioridad entre los distintos tipos de señales de circulación es el siguiente:

1. Señales y órdenes de las autoridades administrativas de control y vigilancia de tránsito.
2. Señalización circunstancial que modifique el régimen normal de utilización de la vía
3. Semáforos
4. Señales verticales de circulación
5. Demarcaciones viales (Artículo 332).

Las señales en cuanto a su función, pueden ser:

- 1) De reglamentación
- 2) De prevención
- 3) De información

Las de reglamentación tienen por finalidad informar a los usuarios las condiciones, prohibiciones o restricciones en el uso de la vía o aquellas cuya inobservancia constituye infracción. Las señales de prevención tienen por objeto avisar a los usuarios la existencia y naturaleza de los peligros en la vía. Las señales de información tienen por objeto o están destinadas a proporcionar al usuario informaciones útiles a su desplazamiento; indicar las rutas y distancias a las poblaciones y sitios de interés. (Artículo 340).

Se prohíbe el uso de cualquier foco o luz que induzca a error en la conducción. Sólo los vehículos de emergencia, transporte de combustible y explosivos, grúas y escoltas de vehículos sobredimensionados o especiales podrán estar previstos de dispositivos fijos o giratorios de luces intermitentes o continuas. (Artículo 355).

Reglamento Parcial de la Ley de Transporte Terrestre sobre el Uso y Circulación de Motocicletas

Objeto

El presente reglamento parcial tiene por objeto desarrollar las normas contenidas en la Ley de Transporte Terrestre referidas a la regulación del uso y circulación de motocicletas en la red vial nacional, así como de todo lo concerniente a la prestación del servicio de transporte de personas en la modalidad individual moto taxis en el territorio nacional. (Artículo 1).

Capacidad máxima de personas

La capacidad máxima para ocupantes de motocicletas es de dos (2) personas, incluyendo al conductor o conductora. (Artículo 10).

Prohibición de conducir bajo efectos de sustancias

Todo conductor o conductora debe abstenerse de conducir bajo el efecto de cualquier sustancia que pueda alterar sus condiciones físicas o mentales. (Artículo 24).

Obligación de respetar los límites de velocidad

Todo conductor o conductora está obligado a respetar los límites de velocidad establecidos. (Artículo 25).

Normas a ser observadas

Todo conductor o conductora deberá cumplir con las siguientes normas:

- 1) Estar inscrito en el censo que a tal efecto determine el Instituto Nacional de Transporte Terrestre.
- 2) Ceder el paso a todo peatón o peatona que en uso de sus derechos esté cruzando una vía pública
- 3) Abstenerse de adelantar a otro vehículo que se encuentre detenido o hubiere reducido la velocidad por cederle el paso a un peatón o peatona.
- 4) Tomar todas las precauciones en resguardo de la seguridad de los peatones o peatonas.

- 5) Transitar por la derecha de las vías a una distancia no mayor de un (1) metro de la acera o sobre ancho de la calzada y no utilizar las vías exclusivas para el servicio público.
- 6) Vestir chalecos con material reflectivo que deben ser visibles cuando se conduzca, así como su acompañante. Dicho chaleco será de color verde oliva con franjas retroreflectivas grises cuando se trate de motocicletas de uso privado, comercial o deportivo; de color amarillo con franjas retroreflectivas grises cuando se trate de motocicletas de uso Militar o policial; de color azul con franjas retroreflectivas grises cuando se trate de motocicletas de uso Oficial o Gubernamental; y de color anaranjado con franjas retroreflectivas grises cuando se trate de motocicletas destinadas a prestar el servicio de transporte de personas en la modalidad individual Moto Taxis.
- 7) Transitar en grupo uno detrás de otro, de ser el caso
- 8) Abstenerse de sujetarse de otro vehículo
- 9) Abstenerse de transitar sobre las aceras y lugares destinados al tránsito de peatones y peatonas, en contravía, y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban.
- 10) Respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.
- 11) Abstenerse de adelantar otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos canales.
- 12) Utilizar el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar. En las autopistas en que este permitida la circulación de motocicletas, la circulación deberá ser por el hombrillo, hasta tanto sean implementadas las ciclo vías.
- 13) Abstenerse de transportar objetos que disminuyan su visibilidad o de otros conductores o conductoras y que los incomoden en la conducción.
- 14) Transitar por las vías de uso público con las luces delanteras y traseras encendidas.
- 15) Portar siempre el chaleco reflectivo identificado con el código alfanumérico (Artículo 28).

Obligaciones de los conductores

Los conductores y conductoras de motocicletas deberán portar:

- ... 8. Un casco protector de tipo semi-integral o casco de seguridad acompañado de lentes transparentes, al igual que para las personas transportadas, debidamente identificados con el arreglo alfanumérico.
- ... 11. Portar impermeables, para uso propio y de la persona transportada.

... 14. Mantener las luces encendidas mientras estén circulando. (Artículo 30)

Prohibición especial

Los conductores y conductoras de motocicletas deberán cumplir en cuanto le sean aplicables, los preceptos establecidos en las normas generales de circulación y especialmente tienen prohibido:

- 1) Circular entre canales.
- 2) Circular paralelamente a otro vehículo en movimiento en el mismo canal de tránsito.
- 3) Circular cambiando frecuentemente de canal o pasando continuamente al centro, a la izquierda o a la derecha de la vía.
- 4) Estacionarse en sitios prohibidos
- 5) Circular sin el casco de seguridad integral
- 6) Transportar más de dos(2) personas
- 7) Transportar niños o niñas menores de diez (10) años, mujeres embarazadas y adultos mayores de sesenta (60) años.
- 8) Transportar equipaje que dificulte la maniobrabilidad del vehículo o que exceda de 15 kilogramos
- 9) En ningún caso podrá situarse el pasajero o pasajera o el equipaje delante de la persona que conduce.
- 10) Hacer uso de la corneta o bocina en las áreas prohibidas
- 11) Circular con el escape de la unidad vehicular libre
- 12) Conducir vehículos utilizando equipos de comunicación con excepción del manos libres
- 13) Transitar por canales de circulación distintos al hombrillo, en autopistas y vías de circulación rápidas, hasta tanto exista un canal exclusivo para motocicletas.
- 14) Manejar en contravención de las señales de circulación del tránsito.
- 15) Portar en la motocicleta luces no reglamentarias
- 16) Conducir bajo los efectos de bebidas alcohólicas, sustancias estupefacientes o psicotrópicas o a exceso de velocidad.
- 17) Conducir vehículos estando discapacitado para ello.
- 18) Prestar el servicio con motocicletas cuyas características y tipología no este aprobado por el Instituto Nacional de Transporte Terrestre.
- 19) Utilizar las motocicletas para cortejos fúnebres (Artículo 31).

Normas para la incorporación a la circulación

Para poder incorporarse a la circulación los conductores y conductoras de motocicletas en general cumplirán las siguientes normas:

- 1) Mantener la distancia adecuada a todos los lados de la motocicleta
- 2) Acercarse a intersecciones y curvas con precaución.
- 3) Ejecutar la maniobra de adelantamiento por el lado izquierdo, adoptando las medidas de previsión de seguridad para el chequeo de vehículos detrás.
- 4) Usar las luces de cruce antes del adelantamiento.
- 5) Mantener las luces encendidas
- 6) Colocar la motocicleta de manera que pueda ser vista en ambas direcciones, cuando se estacione al lado de la vía.
- 7) Utilizar las señales para indicar su desincorporación de la vía.
- 8) Estacionarse cuidadosamente utilizando los implementos y dispositivos de la motocicleta para tales fines, alejándose lo más posible de la calzada.
- 9) No ejecutar cambios bruscos de velocidad o dirección.
- 10) En general acatar las mismas normas de circulación aplicables a los otros vehículos automotores. (Artículo 32).

Definición de moto taxi

Se entiende como Moto Taxis el vehículo a motor, tipo motocicleta de dos ruedas con capacidad máxima para dos personas, incluyendo el conductor o conductora, que cumpliendo con los requisitos exigidos en el presente reglamento parcial y demás normativa aplicable, tenga como finalidad prestar el servicio de transporte terrestre de personas. (Artículo 37).

Obligaciones del prestador del servicio de transporte de personas en la modalidad individual moto taxis

Las personas naturales y jurídicas debidamente autorizadas para prestar el servicio de transporte de personas en la modalidad individual moto taxis, cumplirán con las obligaciones siguientes:

- a) Mantener las unidades en condiciones óptimas de funcionamiento e higiene para lo cual tendrá la constancia de revisión del vehículo.
- b) Mantener vigente la certificación de prestación del servicio.
- c) Prestar el servicio en las paradas terminales que hayan sido autorizadas.

- d) Respetar las tarifas establecidas
- e) Cumplir con los implementos de seguridad para la prestación del servicio para los conductores y conductoras, como para los pasajeros o pasajeras.
- f) Utilizar y asegurarse que el pasajero o pasajera use durante el recorrido el casco de seguridad integral.
- g) Asegurarse que el pasajero o pasajera viaje a horcajadas y con los pies apoyados en los posa pies laterales.
- h) Utilizar el uniforme en los colores seleccionados
- i) Utilizar y asegurarse que el pasajero o pasajera use el chaleco correspondiente (Artículo 54).

www.bdigital.ula.ve

CAPÍTULO IV

SEGURIDAD VIAL Y EDUCACIÓN (NUEVAS PERSPECTIVAS)

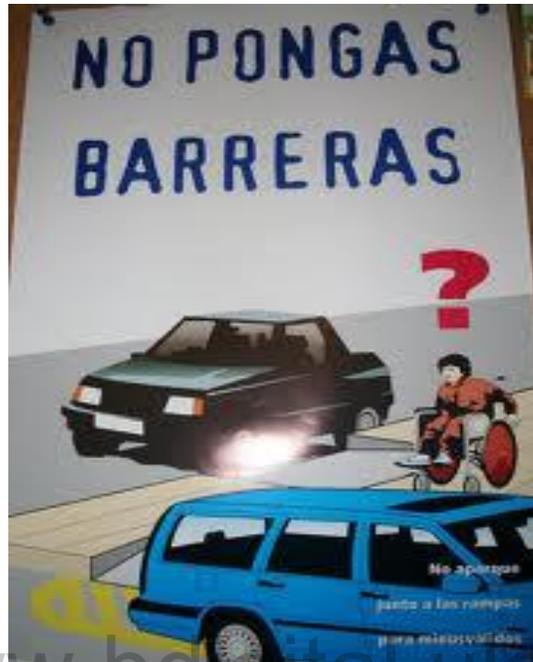


Ilustración N° 5: educación vial

Fuente: www.google.com

La educación de la población para el desarrollo de conocimientos, actitudes y comportamientos seguros, responsables y solidarios en la vía pública, para el logro, prioritariamente, de la prevención de accidentes de tránsito, es uno de los ejes principales de acción para el desarrollo de la seguridad vial. La Organización Panamericana de la Salud (OPS) (2004), en su informe titulado “la seguridad vial un problema de política pública”, ha realizado una serie de propuestas en torno a la seguridad vial, las cuales analizaremos en este capítulo.

Seguridad vial y cultura ciudadana

En la mayoría de los países de ingresos medios y bajos la seguridad vial es responsabilidad de los ministerios de transporte o similares, los que determinan las políticas y toman decisiones para mejorar el tránsito. En otros países el sector salud se involucra por la alta carga de morbilidad y mortalidad que se atiende producto de la inseguridad vial.

Una nueva política de seguridad vial implica “superar paradigmas y avanzar hacia nuevas formas de planificación e implementación de políticas con base en criterios de gobernabilidad democrática y responsabilidad compartida” (OPS, 2004, P.8). Entonces esa nueva política de seguridad vial debe tener en cuenta los siguientes aspectos:

- 1) Nivel de liderazgo asumido por los gobiernos nacionales y locales, o en su defecto una institución capaz.
- 2) Capacidad de las instituciones encargadas del tema de definir planes intersectoriales integrales.
- 3) Incorporación conceptual en las instituciones de gobierno, y en la comunidad en general, que deben realizar todos los esfuerzos requeridos, para proteger la vida de los ciudadanos, siendo las vías públicas espacio en donde ese derecho tiene riesgos específicos que deben ser evaluados y corregidos eficiente y oportunamente.
- 4) Desarrollo de la ingeniería vial o de transporte de tal forma que responda a las necesidades de todos los usuarios de las vías y no sólo en la movilidad de los vehículos y los intereses sus propietarios.
- 5) Revisión y adecuación de la legislación vigente para que llene los vacíos que las mismas tengan, con respecto a **educación**, protección y atención de las víctimas, extensión de los seguros y aplicación de la ley sin excepciones.
- 6) Garantía que las autoridades encargadas de regular el tránsito sean eficientes y transparentes, y gocen de la credibilidad de los ciudadanos.
- 7) Incorporación del **concepto de cultura ciudadana** en los planes y programas de seguridad vial para que los comportamientos de los ciudadanos reflejen el acatamiento voluntario de las normas y el reconocimiento de las autoridades.

De manera que una nueva política pública de seguridad vial debe cubrir las medidas de control tradicionales, pero también debe enfocarse en una concepción moderna de gobernabilidad, *seguridad ciudadana y participación comunitaria*, que lleve a abordar las causas que inciden en la inseguridad vial como la falta de información, la falta de infraestructura urbana, la desorganización de las ciudades, el mal comportamiento y desconocimiento de las normas por parte de los ciudadanos, y la ilegitimidad de las instituciones que tienen la obligación de garantizar la seguridad vial y ciudadana.

Cultura ciudadana y comportamientos inadecuados en las vías

Un lugar para la fácil comprensión del funcionamiento de las regulaciones (legal, moral y cultural) sobre el comportamiento humano, es el sistema del tránsito. Cumplir una Ley o norma de tránsito es la respuesta del ciudadano al efecto que puede tener sobre si mismo en su relación social. Así se cumple la norma por: A) temor a la sanción legal o por admiración y respeto bajo el entendido de su beneficio personal y colectivo. B) la satisfacción personal que implica hacer lo correcto. C) porque tendrá reconocimiento social positivo. En un determinado comportamiento pueden actuar las tres regulaciones simultáneamente, una con más énfasis que las otras.

Cuando no hay legislaciones claras o los ciudadanos no se sienten comprometidos personalmente con las leyes y no hay un rechazo cultural entre los comportamientos inadecuados, el sistema social produce efectos adversos sobre la vida en sociedad y por tanto en la integridad de las personas. Por ejemplo cuando se conduce embriagado, conducta sobre la cual en muchos países las tres regulaciones (legal, moral y cultural) han fracasado, por cuanto la ley que prohíbe y sanciona este comportamiento no es aplicada adecuada y oportunamente por las autoridades. Por otro lado la conciencia de quienes se comportan de esta manera no los cohibe de consumir licor y conducir vehículos; y las comunidades o grupos de ciudadanos no sancionan culturalmente a quienes se comportan de esta manera. De allí la importancia del papel que pudiera jugar la educación con respecto la seguridad vial.

Dicho lo anterior, las decisiones en las vías llevan a la armonización de la ley, la moral y la cultura, lo que se conoce como **cultura ciudadana**. En una ciudad diversa, plural, heterogénea las reglas compartidas favorecen simultaneidad de comportamientos seguros.

Con la aplicación del programa de “Cultura Ciudadana” en Bogotá se modificaron múltiples comportamientos, en especial aquellos que ponían en alto riesgo a los ciudadanos en la vía como son: la utilización de cascos, y chalecos reflexivos para conductores y pasajeros de motos y bicicletas; el respeto de señales de tránsito y la utilización de infraestructura para peatones, como puentes y cruces peatonales.

Un ejemplo de cómo se llevó a cabo el programa es el uso de “mimos” para educación masiva. La Alcaldía de Bogotá contrato 159 mimos que se ubicaron en los cruces peatonales (cebras) más importantes: cuando un vehículo obstruía el paso peatonal, el mimo (la moral) empujaba con sus manos al vehículo para que retrocediera, si el conductor no obedecía al mimo, que hacia las veces de su

conciencia, la gente que se congregaba alrededor, apoyaba al mimo y le exigía al conductor que obedeciera (presión cultural, regulación cultural), sino lo hacía aparecía un agente de tránsito que aplicaba la ley con la sanción respectiva.

Educación y seguridad vial en Venezuela

Estamos convencidos que a través del desarrollo de programas permanentes dirigidos a la ciudadanía, se obtendrán cambios de actitudes hacia conductas más seguras e idóneas, para garantizar la seguridad vial y permitir con esto, reducir la siniestralidad, incrementar el instinto de conservación del hombre y modificar las actitudes agresivas y despreocupadas, transformándolas en conductas preventivas de defensa anticipada, reforzando en el conductor, peatón y pasajero el respeto a las normas. Así pues, el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTTT), (2011) establece un marco de referencia para una Política Nacional de Seguridad Vial orientada a:

- Reducir los riesgos de accidentes viales.
- Minimizar los efectos y consecuencias cuando la ocurrencia de estos accidentes sea inevitable.
- Incorporar a la ciudadanía en actividades que le definan una conducta segura ante su actuación como conductor, pasajero o peatón, disminuyendo así las pérdidas de vida y/o bienes materiales.
- Formación del comportamiento del ciudadano en su condición de peatón, pasajero y/o conductor capaz, ofreciéndole las herramientas básicas para convivir en armonía, bajo las normas de tránsito y de respeto a la circulación vial.

Objetivos de la educación y seguridad vial según el INTTT

- Fomentar actitudes de conciencia ciudadana y desarrollar hábitos encaminados a la adquisición del sentido vial.
- Reconocer, identificar y respetar en todo momento las señales de tránsito terrestre.
- Circular con seguridad y prudencia por las vías públicas, utilizando de manera adecuada los pasos peatonales y las autopistas y carreteras.
- Conocer las normas de circulación peatonal y adquirir hábitos de comportamiento y prevención.

- Identificar los medios de transporte terrestre, tipos de vehículos, y el sentido de la responsabilidad al conducir.
- Exponer los peligros que supone el tránsito terrestre.
- Desarrollar detalladamente el tema de los accidentes de tránsito terrestre, profundizando en cuanto a las causas y sus consecuencias.
- Mantener permanentemente actitud proactiva y prever el peligro, asumiendo las responsabilidades en la vía
- Desarrollar formas de conducta que le permitan al ciudadano, niño, joven o adulto desenvolverse adecuadamente frente a los factores de peligro que representa el tránsito terrestre.
- Adquirir hábitos y actitudes de observación y respeto a las normas de circulación.

Las Autoescuelas

El Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, a través de la oficina de División de Cultura del Transporte inspecciona y supervisa las autoescuelas para garantizarle a la ciudadanía la efectividad del servicio de las mismas, a través de patrones para una adecuada formación y capacitación para la conducción de vehículos, adquiriendo habilidades, destrezas y conocimientos que permitan desarrollar esta actividad. Para ello se dictan cursos de capacitación a los instructores de manejo y se entrega material de corte educativo. Además el Instituto exige una serie de requisitos, los cuales deben ser cumplidos, como por ejemplo la autorización ante la Presidencia del INTTT, y la constitución de una fianza por 400 unidades tributarias, entre otros.

Contenidos programáticos en materia de Educación, Prevención y Seguridad Vial contemplados en los programas oficiales del Ministerio de Educación

En Primer Grado de Educación Básica:

- En ciencias naturales y educación estética se inicia al niño en seguridad vial, dictando nociones de orientación espacial y puntos de referencia.
- En fuentes sonoras, ritmos y grafismos, se ofrecen sonidos que se puede encontrar en la vía, como: pitos, cornetas, alarmas y en grafismos las señales de tránsito para identificar colores, formas y diferencias entre ellas.

En Segundo Grado de Educación Básica:

- Los riesgos y amenazas presentes en el recorrido hogar-escuela.
- Importancia de prevenir accidentes.
- Noción rápido-lenta, para comprender los movimientos de las personas y vehículos.

En Tercer Grado de Educación Básica:

- En ciencias naturales y tecnológicas se ofrece un bloque de contenidos conceptuales sobre objetos que se mueven
- Se representa gráficamente la trayectoria del movimiento de objetos que se trasladan.
- Se habla de la seguridad vial a través de las señales de tránsito.
- En contenidos procedimentales se relatan experiencias de accidentes y su relación con la desobediencia de las normas.

En Cuarto Grado de Educación Básica:

- Ciencias naturales y tecnológicas: se estudian situaciones de prevención de accidentes, primeros auxilios y seguridad.
- Contenidos de salud integral: exponen las señales de prevención de peligro y se habla sobre extintores y dispositivos de seguridad.
- Contenidos procedimentales: analizan las causas y consecuencias de los accidentes, lenguaje icónico y sónico de las señales y su interpretación.
- Contenidos actitudinales: el respeto por las normas de prevención y seguridad vial, promoción de actitudes altruistas en situaciones de accidentes .
- Ciencias sociales-convivencia social y ciudadana: se refuerzan los valores de respeto, compañerismo, solidaridad. En el bloque de diseño artístico se desarrolla el contenido asociado a señales, símbolos y signos.

En Quinto Grado de Educación Básica:

- En lengua y literatura se desarrolla la gestualidad y expresión corporal, identificación e interpretación de mensajes no verbales.
- El bloque de comunicación, individuo y sociedad desarrolla símbolos y señales y su valoración para la preservación de la vida y convivencia ciudadana.
- En ciencias naturales y tecnológicas, bloque salud integral, abarca: seguridad y prevención de accidentes en las vías, señales, medios de transporte, tráfico, policías de tránsito como factor de seguridad, funciones de la policía, patrulla escolar, instituciones relacionadas con la prevención vial, accidentes causas y consecuencias, lugares seguros en la vía, estadísticas de accidentes e interpretación, medidas para evitar tales hechos, efectos del consumo de

alcohol y drogas al conducir, peatón, pasajero y conductor, maquetas, normas COVENIN

En Sexto Grado de Educación Básica:

- Se reconocen los efectos que ocasiona un accidente.
- Manifestación de orgullo por respeto a las normas.
- Tránsito como interacción humana.
- Patrullero escolar.
- Contenidos actitudinales bloque salud integral, se toma conciencia de situaciones de riesgo y peligro, se reconoce la importancia del uso del cinturón de seguridad, se reflexiona sobre acciones individuales y colectivas que permitan reducir accidentes.
- En el bloque de convivencia social y ciudadana - ciencias sociales, se desarrollan los temas de comportamiento ciudadano y seguridad vial, patrulla escolar, instituciones relacionadas con la seguridad vial, comportamiento del conductor y peatón, simulación del tránsito.

Parques viales de tránsito terrestre

Los Parques Viales dan a conocer las normativas básicas de circulación a través de la participación activa del menor en roles como pasajero, peatón y futuro conductor, logrando despertar en él una conciencia ciudadana. Existen quince (15) Parques Viales a nivel Nacional, donde se imparten juegos orientados a los niños, a través de actividades teórica y prácticas, con el fin de desarrollar hábitos en materia de Seguridad en el Tránsito Terrestre. ¿De quien dependen? De las Gobernaciones, Alcaldías y algunas entidades privadas con el apoyo de los representantes de MINFRA de los Estados y el Cuerpo de Vigilancia Para asesorías relacionadas con los parques viales.

Patrullero escolar

Es un Programa que tiene como finalidad complementar la Educación Impartida en el Aula, para que la Educación Vial sea integrada a la personalidad del niño. Es un programa permanente que se desarrolla a nivel Nacional en las Escuelas privadas y públicas, donde participan niños de 4º, 5º y 6to grado que cumplen la función de proteger a sus compañeros en el cruce de avenidas y calles próxima a los Institutos Educativos.

La Comisión Interministerial para la Atención Prevención y Educación Vial (CIAPEV)

En el libro de Rafael Aguilera (2009), *Seguridad vial en Venezuela*, encontramos una reseña de la creación de esta comisión y de un programa nacional que actualmente se aplica en el país. A continuación desarrollamos estos aspectos.

La Comisión Presidencial Interministerial para la Atención Prevención y Educación Vial, CIAPEV, fue creada mediante Decreto No. 2.404 en fecha 9 de mayo de 2003, publicado en la Gaceta Oficial No. 328.653. Está integrada por representaciones de los Ministerios de Educación y Deportes, Educación Superior, Infraestructura, Salud y Desarrollo Social, Interior y Justicia, Ambiente y Recursos Naturales y Ministerio de la Defensa.

La Comisión fue creada con carácter permanente por Decreto Presidencial para promover la construcción de una nueva cultura vial en los procesos de diagnóstico, planificación, coordinación, evaluación, seguimiento y acompañamiento; para apoyar y fomentar iniciativas, proyectos, convenios, programas, desarrollo de líneas de investigación, acuerdos con organizaciones públicas y privadas, gubernamentales y no gubernamentales, cuyas propuestas estén orientadas al fomento de la atención, prevención, educación y seguridad vial en Venezuela, y así contribuir a disminuir el alto índice de accidentes viales. La CIAPEV tiene asignadas las siguientes funciones:

- A) Elaborar las normas de organización y funcionamiento de la misma.
- B) Elaborar y someter a la consideración del Ministerio de Infraestructura los planes nacionales de tránsito y transporte terrestre que garanticen el establecimiento de programas permanentes para la prevención y la educación vial.
- C) Proponer al Ministerio de Educación y Deportes ideas, iniciativas y ensayos que considere útiles para la educación vial.
- D) Proponer las bases técnicas requeridas para el desarrollo de un modelo de educación y seguridad vial.
- E) Promover la investigación y difusión de propuestas destinadas a disminuir los accidentes viales.
- F) Crear subcomisiones de trabajo cuando lo considere pertinente para el logro de sus fines.

- g) Promover la cooperación intersectorial e interinstitucional de órganos y entes públicos y privados, con el objeto de incentivar la participación ciudadana y disminuir el alto índice de accidentes viales.
- h) Fomentar la participación activa de los medios de comunicación social en la implantación de campañas educativas de seguridad y educación vial.

La Comisión elaboró el **Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial**, el cual fue acogido por el Ministerio de Educación y Deportes y declarado mediante Resolución 65-2004, de obligatorio cumplimiento en todos los niveles de la educación inicial hasta media diversificada. Sus objetivos son:

- Aumentar el grado de compromiso y fomentar la toma de decisiones fundamentales en todos los ámbitos (gobierno, sectores empresariales, profesionales y organismos internacionales).
- Ofrecer una justificación sólida para el cambio de mentalidad (hacia una nueva cultura vial) que ha tenido lugar desde la creación de la CIAPEV (mayo 2003). La idea de que los accidentes de tránsito son sólo el precio de la mayor movilidad, el desarrollo económico y social debe ser reemplazado por una concepción más integral que se ocupe de todos los niveles del sistema de tránsito terrestre.
- Ayudar al fortalecimiento de las instituciones públicas y privadas, creando vínculos de colaboración efectiva para lograr un sistema de transporte terrestre más seguro. Tales alianzas deben establecerse horizontalmente entre los distintos sectores del gobierno (Consejos Comunales, Parroquias, Alcaldías, Gobiernos Municipales, Regionales y el Ejecutivo) y entre organizaciones gubernamentales y no gubernamentales (sectores de la salud, educación, justicia, transporte, ambiente, cultura, comunicación, información, empresas, iglesias, corporaciones, instituciones educativas, culturales, etc).

Competencias de los ministerios

En el mes de mayo de 2005, el Consejo Directivo de la CIAPEV aprobó las competencias que les corresponden a cada uno de los siete (7) ministerios que conforman dicha comisión (Ministerios de Educación y Deportes; Defensa; Interior y Justicia; Educación Superior; Infraestructura; Ambiente y Salud) en cuanto a la educación y seguridad vial, derivadas del Decreto con rango y fuerza de Ley

Orgánica de la Administración Central (Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela No. 36.687 de fecha 26 de abril de 1999)

Ministerio de Educación

- La regulación, formulación y seguimiento de políticas, la planificación y realización de las actividades del Ejecutivo Nacional en materia de educación y seguridad vial en todos los niveles y modalidades del Sistema de Educación Bolivariana (PNIESV).
- El establecimiento de planes de consolidación y mecanismos de coordinación de la educación y seguridad vial a nivel estatal, municipal y nacional.
- Promover la educación y seguridad vial en coordinación con los órganos competentes (LTTT-Art. 16, numeral 12).
- Planificar y ejecutar programas de fortalecimiento institucional del sector de tránsito y transporte terrestre (LTTT-Art. 16, numeral 1).
- Estudiar, elaborar y ejecutar proyectos de transporte terrestre, en consonancia con el Plan Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (LTTT-Art. 16, numeral 2).
- En coordinación con los estados, municipios y autoridades competentes fomentar la enseñanza de las normas y reglas del tránsito, de la circulación y de la seguridad en las vías (LTTT-Art. 60).

Ministerio de la Defensa

- La cooperación en el mantenimiento de la seguridad vial en las carreteras y autopistas del país. (Art. 28, numeral 4, Ley Orgánica de la Fuerza Armada Nacional- LOFAN).
- Realizar los operativos que fueren necesarios para garantizar el mantenimiento del orden en la seguridad vial en las autopistas y las carreteras nacionales, especialmente en las zonas de mayor incidencia de accidentes de tránsito por la afluencia de temporadistas.
- Realizar operaciones de seguridad vial, en coordinación con las autoridades administrativas en materia de tránsito y transporte terrestre.
- Establecer puntos de atención y auxilio vial en las diferentes autopistas y carreteras nacionales.

- Actuar como órgano con competencia especial en materia de tránsito y transporte terrestre, de conformidad con la Ley.
- Revisar los documentos de circulación y de propiedad de los vehículos que circulan por las vías.
- Hacer cumplir la normativa de seguridad en materia de tránsito y transporte terrestre.

Ministerio de Interior y Justicia

- La coordinación de los cuerpos de policía con el Cuerpo Técnico de Vigilancia del Transporte Terrestre.
- Regulación, formulación y seguimiento de políticas de planificación y realización de actividades del Ejecutivo Nacional en materia de justicia y defensa social que comprende las relaciones con el poder judicial y el auxilio que este requiera para el ejercicio de sus funciones, la legislación y la seguridad jurídica relacionado con la seguridad vial.
- Establecer las directrices necesarias para la coordinación entre los órganos y entes de la Administración Pública, con competencia en materia de tránsito y transporte terrestre, así como fijar las medidas a adoptarse para reducir los niveles de siniestralidad vial, en las autopistas y carreteras nacionales.
- Presentar un Plan Especial orientado al control del tránsito terrestre durante las fechas de mayor afluencia vial en el año, a los fines de fijar las directrices al Instituto Nacional de Transporte Terrestre, en la materia de su competencia.
- La coordinación de los órganos y entes del Poder Público estatal y municipal, especialmente a sus respectivas policías de circulación con competencia en materia de tránsito y transporte terrestre, a objeto de ejecutar las medidas necesarias de control y fiscalización de tránsito, en sus respectivos ámbitos de actuación, con el fin de reducir los niveles de siniestralidad vial en sus respectivos ámbitos territoriales de competencia.

Ministerio de Educación Superior

- La orientación, programación, desarrollo, promoción, coordinación, supervisión, control y evaluación de la educación y seguridad vial en todas las universidades, institutos y colegios universitarios del Sistema de Educación Bolivariana.
- Trabajar coordinadamente con el Ministerio de Infraestructura para activar la Escuela de Vigilancia y Seguridad Vial, con nivel de Instituto de Educación Superior (primer Colegio Universitario).

Ministerio de Infraestructura

- En trabajo coordinado con el MED, incluir en todos los niveles y modalidades del Sistema de Educación Bolivariana, programas permanentes de enseñanza en materia de tránsito y transporte terrestre, educación y seguridad vial (Art. 10-LTTT).
- Activar la Escuela de Vigilancia y Seguridad Vial, con nivel de Instituto de Educación Superior, bajo la dirección del Cuerpo Técnico de Vigilancia del Tránsito y Transporte Terrestre, a los fines de elevar el nivel de instrucción de los funcionarios de este Cuerpo y de los miembros de las policías estatales y municipales de circulación que sean homologados (Tercera Disposición Transitoria- LTTT).
- Promover la educación y seguridad vial en coordinación con los órganos competentes (LTTT-Art. 16, numeral 12).
- Planificar y ejecutar programas de fortalecimiento institucional del sector de tránsito y transporte terrestre (LTTT-Art. 16, numeral 1).
- Estudiar, elaborar y ejecutar proyectos de transporte terrestre, en consonancia con el Plan Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (LTTT-Art. 16, núm. 2).
- En coordinación con el MED, los estados, municipios y autoridades competentes, fomentar la enseñanza de las normas y reglas del tránsito, de la circulación y de la seguridad en las vías (LTTT-Art. 60).

Ministerio del Ambiente

- La prohibición o corrección de actividades degradantes del ambiente

- El control, reducción o eliminación de factores, procesos o componentes del ambiente que sean o puedan ocasionar perjuicios a la vida del hombre y de los demás seres
- La orientación de los procesos educativos y culturales, a fin de fomentar conciencia ambiental: la promoción y divulgación de estudios e investigaciones concernientes al ambiente
- El fomento de iniciativas públicas y privadas que estimulen la participación ciudadana en los problemas relacionados con el ambiente

Ministerio de Salud

- Los Programas de Saneamiento y Contaminación Ambiental referidos a la salud pública y tránsito vial.
- La movilización de todas las instancias y sectores nacionales, estatales, municipales, parroquiales, para cubrir las tres fases de prevención y control de traumas causados por accidentes de tránsito como primer punto, la prevención de siniestros y lesiones, la previsión de atención rápida y óptima a aquellos que han resultado lesionados en siniestros de tránsito y la provisión de rehabilitación y atención de largo plazo para aquellos afectados y así minimizar la posibilidad de incapacidades.

La educación vial y la participación ciudadana

En una investigación realizada por Aguirre y otros (2010) se establece que la tarea de educar en valores, consiste en concienciar y alentar a los dirigentes políticos y a la sociedad civil a fin de reconocer la carga de muertes y traumatismos que suceden hoy día en las carreteras. En este sentido señalan

... los programas nacionales para mejorar la seguridad vial requerirán no sólo la participación de los sectores de la salud pública y el transporte, sino también el apoyo de las instancias decisorias de sectores como la justicia, las fuerzas del orden, la atención de salud, la educación vial y la planificación urbana” (2010,p.11).

Estas autoras proponen la capacitación de las personas en calidad de propietarios, conductores y peatones en el tráfico automotor ante la aplicación tanto concienciadora como punitiva de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre,

así como acrecentar el estudio sobre los problemas del tráfico automotor y sus consecuencias en la necesaria adecuación de las normas a las responsabilidades que ocurran en su dimensión sociológica.

Por lo tanto las investigadoras proponen dos tipos de cursos: **uno preventivo**, destinado a desarrollar técnicas de manejo defensivo, con el objeto de adquirir cultura vial. Este curso preventivo tiene función de paliativo a la disminución de accidentes de tránsito en aras de la protección al derecho humano a la vida y la preservación de los bienes; ha de ser dictado por abogados, que analizarán la normativa legal que establece la obligación por parte del ciudadano de tomar medidas de precaución en el tráfico vehicular y por psicólogos, que orientarán acerca de la necesidad y el beneficio de manejar de manera prudente en resguardo y respeto de los derechos de los demás.

De otra parte, se diseña **el curso punitivo**, con el propósito de aplicar las sanciones pecuniarias y morales que producen las diferentes infracciones al tránsito terrestre previstas en la normativa legal. El dictado de este curso ha de estar a cargo de abogados especialistas, que analizarán los diferentes textos legales proveedores de las sanciones a que son acreedores los infractores de tránsito, así como su grado de imputabilidad.

Finalmente, es importante señalar que la Organización Mundial de la Salud (1989), estableció los nuevos enfoques para mejorar la seguridad vial y formuló que la **Educación y la capacitación son requisitos para el progreso**. En este sentido, la prevención de accidentes es una actividad que requiere mucha capacidad, y debe tener bases racionales y científicas. Se necesita educación y capacitación en los métodos y conceptos básicos de análisis de la causalidad de los accidentes y de la implementación de las contramedidas en todos los niveles del proceso de decisión y acción. En este sentido el informe sugiere:

- a. A nivel comunitario: la educación de los miembros de una comunidad debe tener por objeto aumentar la sensibilidad de los ciudadanos hacia los peligros que conducen a los accidentes. Además debe despertar en ellos la conciencia de que pueden eliminar esos peligros, observando un comportamiento adecuado.
- b. A nivel internacional, nacional y subnacional: es necesario que profesionales de todas las actividades relacionadas con el control de los accidentes reciban algún tipo de adiestramiento especializado acerca de la naturaleza de los problemas vinculados con los accidentes, en particular con las causas multifactoriales de los accidentes y de las lesiones. Los sistemas

educacionales deben diseñarse en distintos niveles, conforme a la descentralización organizativa.

www.bdigital.ula.ve

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Para finalizar el desarrollo de esta investigación se estima conveniente realizar una serie de reflexiones y recomendaciones dirigidas a establecer la situación actual de la seguridad vial en Venezuela, y observar si las políticas públicas elaboradas por el Estado venezolano, están resolviendo dicha situación. Por lo tanto, señalamos lo siguiente:

- Para abordar el estudio de la seguridad vial, se hizo necesario hablar primero de la inseguridad vial o denominada por algunos autores como “accidentalidad vial”. Carrión (2005), establece que no son accidentes, lo más correcto sería tratarlos como parte de la violencia urbana y de la inseguridad en el ámbito específico de la transportación; es decir, que hay un tipo particular de violencia urbana que está vinculada al transporte. Los accidentes de tránsito son de una gravedad tal, que no se explica la falta de conciencia y de reacción de la comunidad. Frente a nuestra vista mueren miles de personas al año sin que ello sea suficiente como para originar una respuesta decisiva.
- El riesgo de ocurrencia de un accidente vial depende de varios elementos como condiciones del parque automotor, la infraestructura de las vías y carreteras, las deficiencias en los dispositivos de seguridad, condiciones ambientales y errores humanos tales como exceso de velocidad, imprudencia, consumo de bebidas alcohólicas y consumo de drogas, entre otros. Estos son conocidos como factores que llevan a la inseguridad vial.
- La seguridad vial debe ser concebida como un sistema social que se caracteriza de manera holística, el cual comprende una variedad de actividades o procesos en los que participan diferentes actores que interactúan entre sí en ambientes físicos, mediante la utilización de medios de transporte motorizados o no motorizados.
- Algunos científicos han aportado al desarrollo de la prevención de la accidentalidad vial, debido al creciente aumento de los traumas a causa de la siniestralidad en las vías. Se abordaron los siguientes enfoques teóricos: el modelo prevencionista de Haddon, Sivak y Tsimhoni (2008); el cuarto elemento, Elvik (2008) y los grupos poblacionales; las teorías de la acción razonada y de la acción planificada (Reyes,2007) y el enfoque social del riesgo (Izquierdo y Torres, 2009). Cada uno de estos teóricos propone una serie de planteamiento que deben ser acogidos en la práctica, a la hora de planificar las políticas públicas para abordar la seguridad vial.

- De acuerdo a recomendaciones emanadas de la Organización Panamericana de la Salud en el “informe sobre el estado de la seguridad vial en la región de las Américas” (2009) se considera que los siguientes elementos deben tenerse en cuenta a la hora de elaborar una política pública sobre seguridad vial:

En cuanto a Velocidad: establecer límites de velocidad que reflejen las condiciones físicas de la Región (topografía, formas irregulares de urbanización) y los diferentes tipos de usuarios de la vía pública, privilegiando a los usuarios vulnerables (peatones y vendedores ambulantes). Promover políticas de descentralización para que los gobiernos locales tengan la capacidad de modificar los límites de velocidad establecidos en el nivel nacional.

Consumo de bebidas alcohólicas: aumentar la observancia de las leyes que ya existen para controlar la conducción bajo los efectos del alcohol, incrementando su visibilidad con campañas de educación pública sobre las leyes, y mayor cobertura de los medios de comunicación. Establecer una política nacional para el control del consumo riesgoso de alcohol, con legislaciones que reglamenten su consumo en la población, además de las medidas específicas en la vía pública.

Uso del casco en los motociclistas: contar con leyes sobre el uso obligatorio de casco, que apliquen para todos los pasajeros de vehículos de motor de dos o tres ruedas, para todas las edades y para todo tipo de motores y caminos. Revisar las definiciones de “casco protector” utilizadas en las legislaciones debido a que éstas no siempre se apegan a las medidas internacionales de “casco estándar de seguridad”.

Cinturones de seguridad: establecer normatividades estrictas a los fabricantes e importadores de vehículos de motor que los obligue a instalar cinturones de seguridad en todos los asientos del vehículo, haciendo énfasis en el transporte público. Fortalecer en la Región la observancia de las leyes sobre el uso de cinturón de seguridad por todos los ocupantes.

Sillas de seguridad para niños y niñas: la legislación y observancia sobre el uso obligatorio de sillas de seguridad para niños y niñas en los vehículos, debe aplicarse con prontitud en la región. La falta de leyes apropiadas da a los países de la región la oportunidad de diseñar una legislación integral, de amplio alcance; especificar el tipo de silla, edad del niño, ubicación del dispositivo en el automóvil.

- Igualmente pensamos que otras medidas para la aplicación de una política pública de seguridad vial, pudieran ser: fortalecer y articular los programas de cultura ciudadana existentes que favorezcan el aprendizaje de medidas de seguridad vial y peatonal en niños, jóvenes y adultos, en razón de que son aspectos que generalmente no se abordan en los diferentes contextos de la realidad local. Fomentar el conocimiento sobre los derechos y el ejercicio de las responsabilidades ciudadanas en relación con el tema de la seguridad vial. Incluir la educación comunitaria en los planes y proyectos de seguridad vial, para fortalecer un sentido de comunidad y convivencia en pro de reducir la morbimortalidad por accidentes de tránsito.
- Importantísima la creación por la Asamblea General de las Naciones, para el periodo 2011-2020 de el plan “Decenio de Acción para la Seguridad Vial”, el cual tiene como objetivo estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial. Se establecen un conjunto de actividades que se dividen en cinco categorías temáticas: 1) mejor gestión de la seguridad vial mediante una serie de mecanismos multisectoriales; 2) evaluación de la infraestructura viaria y mejora de su trazado; 3) vehículos más seguros; 4) cambio de comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito; y 5) mejora de los servicios de atención de emergencia y rehabilitación. El Plan sirve de guía a los gobiernos para definir sus propios planes y objetivos en función de las prioridades y metas que su país tenga marcadas como parte del Decenio.
- Venezuela desarrolló en el año 2010 un “PLAN NACIONAL DE EDUCACIÓN VIAL”, cuyos objetivos buscaba una mejora en las características de seguridad de las vías, señalización, diseño de carreteras, pavimento, y calidad de las rutas. Educación a los usuarios, capacitación y adiestramiento óptimo para los conductores, condiciones de seguridad, higiene y confort de los vehículos, control y dirección del tránsito, campañas publicitarias, entre otros. En consecuencia el abordaje estaría a cargo de quipos profesionales y técnicos pluridisciplinarios para ejecutar acciones de diferente orden en procura de medidas efectivas. Para el financiamiento de este plan debería contarse con el FONDO DE APOYO A LA SEGURIDAD VIAL, creado para administrar los recursos provenientes de las multas, y cuyo objetivo sea optimizar la prestación del servicio de vigilancia y seguridad vial.

- En cuanto a la normativa jurídica relacionada con el tema de la seguridad vial en Venezuela podemos concluir: en la Ley de Transporte Terrestre (2008), cabe destacar la competencia que en materia de transporte terrestre tienen los poderes nacional, estatal y municipal. Las funciones del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre. La creación del Fondo de Apoyo a la Seguridad Vial, el cual tendrá como objetivo principal optimizar la prestación del servicio de vigilancia y seguridad vial en el territorio nacional, mediante la elaboración de programas y proyectos de inversión en materia de equipamiento y educación vial. también se establece en esta Ley, la obligatoriedad de la educación y seguridad vial. El ministerio del poder popular con competencia en materia de educación, incluirá en todos los niveles y modalidades del sistema educativo venezolano, programas permanentes de enseñanza en materia del sistema de transporte terrestre, educación y seguridad vial.
- Por su parte el Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre (1998), establece la Educación y Seguridad en las Vías, al respecto dispone que la señalización es el conjunto de señales y órdenes de las autoridades administrativas de control y vigilancia del tránsito, tales como señales circunstanciales que modifiquen el régimen normal de utilización de la vía, semáforos, señales verticales y horizontales o marcas viales de circulación, destinadas a los usuarios de la vía y que tienen por misión advertir e informar a éstos u ordenar o reglamentar su comportamiento con la necesaria antelación, de determinadas circunstancias de la vía o de la circulación.
- La última normativa creada fue el Reglamento Parcial de la Ley de Transporte Terrestre sobre el Uso y Circulación de Motocicletas. Aquí se norma todo lo relacionado con el uso de motocicletas privadas, y aquellas utilizadas en el servicio de mototaxis. Se establece la obligatoriedad del chaleco, el casco, y la forma de conducir de los motociclistas que se desplazan por las vías del país. Sin embargo esta normativa parece no cumplirse en la práctica, aun seguimos observando la imprudencia y la negligencia de los motociclistas.
- La educación de la población para el desarrollo de conocimientos, actitudes y comportamientos seguros, responsables y solidarios en la vía pública, es uno de los ejes principales de acción para el desarrollo de la seguridad vial. Entonces, una política de seguridad vial debe tener en cuenta los siguientes aspectos: nivel de liderazgo asumido por los gobiernos nacionales y locales, o en su defecto una institución capaz. Capacidad de las instituciones encargadas

del tema de definir planes intersectoriales integrales. Incorporación conceptual en las instituciones de gobierno, y en la comunidad en general, que deben realizar todos los esfuerzos requeridos, para proteger la vida de los ciudadanos, siendo las vías públicas espacio en donde ese derecho tiene riesgos específicos que deben ser evaluados y corregidos eficiente y oportunamente. Desarrollo de la ingeniería vial o de transporte de tal forma que responda a las necesidades de todos los usuarios de las vías y no sólo en la movilidad de los vehículos y los intereses sus propietarios. Revisión y adecuación de la legislación vigente para que llene los vacíos que las mismas tengan, con respecto a **educación**, protección y atención de las víctimas, extensión de los seguros y aplicación de la ley sin excepciones. Incorporación del **concepto de cultura ciudadana** en los planes y programas de seguridad vial para que los comportamientos de los ciudadanos reflejen el acatamiento voluntario de las normas y el reconocimiento de las autoridades.

- Estamos convencidos que a través del desarrollo de **programas educativos permanentes**, dirigidos a la ciudadanía, se obtendrán cambios de actitudes hacia conductas más seguras e idóneas, para garantizar la seguridad vial y permitir con esto, reducir la siniestralidad, incrementar el instinto de conservación del hombre y modificar las actitudes agresivas y despreocupadas, transformándolas en conductas preventivas de defensa anticipada, reforzando en el conductor, peatón y pasajero el respeto a las normas.
- Importante avance la creación de **La Comisión Interministerial para la Atención Prevención y Educación Vial (CIAPEV)**, La Comisión fue creada en el año 2004, con carácter permanente por Decreto Presidencial para promover la construcción de una nueva cultura vial en los procesos de diagnóstico, planificación, coordinación, evaluación, seguimiento y acompañamiento; para apoyar y fomentar iniciativas, proyectos, convenios, programas, desarrollo de líneas de investigación, acuerdos con organizaciones públicas y privadas, gubernamentales y no gubernamentales, cuyas propuestas estén orientadas al fomento de la atención, prevención, educación y seguridad vial en Venezuela, y así contribuir a disminuir el alto índice de accidentes viales. Está integrada por representaciones de los Ministerios de Educación y Deportes, Educación Superior, Infraestructura, Salud y Desarrollo Social, Interior y Justicia, Ambiente y Recursos Naturales y Ministerio de la Defensa.

- La Comisión elaboró el **Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial**, el cual fue acogido por el Ministerio de Educación y Deportes y declarado mediante Resolución 65-2004, de obligatorio cumplimiento en todos los niveles de la educación inicial hasta media diversificada. Sus objetivos son: Aumentar el grado de compromiso y fomentar la toma de decisiones fundamentales en todos los ámbitos (gobierno, sectores empresariales, profesionales y organismos internacionales). Ofrecer una justificación sólida para el cambio de mentalidad (hacia una nueva cultura vial) que ha tenido lugar desde la creación de la CIAPEV (mayo 2003). La idea de que los accidentes de tránsito son sólo el precio de la mayor movilidad, el desarrollo económico y social debe ser reemplazado por una concepción más integral que se ocupe de todos los niveles del sistema de tránsito terrestre. Ayudar al fortalecimiento de las instituciones públicas y privadas, creando vínculos de colaboración efectiva para lograr un sistema de transporte terrestre más seguro. Tales alianzas deben establecerse horizontalmente entre los distintos sectores del gobierno (Consejos Comunales, Parroquias, Alcaldías, Gobiernos Municipales, Regionales y el Ejecutivo) y entre organizaciones gubernamentales y no gubernamentales (sectores de la salud, educación, justicia, transporte, ambiente, cultura, comunicación, información, empresas, iglesias, corporaciones, instituciones educativas, culturales, etc.). Ahora bien, se considera de suma importancia la creación de este andamiaje institucional, el cual se acopla a las iniciativas de los organismos internacionales, para reducir los índices de accidentalidad vial, y enmarcarse en la nueva seguridad vial como política pública del Estado venezolano. Sin embargo pensamos que existen algunas fallas que se deben mejorar. De allí que hagamos las siguientes **recomendaciones**:

- A) La tarea de educar en valores, consiste en concientizar y alentar a los dirigentes políticos y a la sociedad civil a fin de que reconozcan la carga de muertes y traumatismos que causan los accidentes viales y a que se comprometan a reducirla. Los programas nacionales para mejorar la seguridad vial requerirán no sólo la participación de los sectores de la salud pública y el transporte, sino también el apoyo de las instancias decisorias de sectores como la justicia, las fuerzas del orden, la atención de salud, la educación vial y la planificación urbana. Todas las iniciativas que se tomen en esta materia, deben contar con el respaldo de las organizaciones no gubernamentales, las asociaciones profesionales, los entes públicos y privados.

- B) Las políticas públicas implementadas por el Estado deben tener un seguimiento, por lo tanto los proyectos deben ser creados con carácter permanente en educación y seguridad vial, orientados para la formación vial de la ciudadanía y en la concienciación de un manejo prudente así como en la imposición al infractor de una sanción a través de los cursos denominados por la ley, de “reorientación vial”, debido a la trasgresión de las normas reguladoras del tránsito terrestre, todo como parte de una política integral global de formación vial que ha de incidir en la disminución de los accidentes de tránsito con el correlativo beneficio para la colectividad.
- C) Es importante incorporar a las comunidades en los procesos de educación vial, tal y como lo establece la Ley. Los cursos de educación vial, de carácter eminentemente social, fomentarán en los participantes la educación sobre normas básicas de circulación de vehículos y materia vial en general, por lo cual contribuirán al desarrollo social, generando impacto positivo en la comunidad, generando sensibilización ante los accidentes de tránsito mediante el cambio de comportamiento ante la conducción de vehículos, así como una motivación por la difusión y divulgación de la educación vial.
- D) En materia de seguridad vial y de respeto a la normativa establecida, en Venezuela tenemos un problema grave de cultura ciudadana, es lamentable, pero debemos reconocerlo. La sociedad maneja altos índices de irresponsabilidad y falta de cumplimiento a la Ley. Se hace necesario la verdadera aplicación de las sanciones establecidas en las normas jurídicas, de lo contrario seguirán siendo letra muerta.

Las siguientes son recomendaciones del Profesor Elio Aguilera (2009) en su libro “Seguridad vial en Venezuela”, consideramos importante mencionarlas.

- ✓ En Venezuela no existe una institución de rango universitario dedicada a atender la educación y seguridad vial, por lo tanto es importante la creación del Instituto Universitario de Educación, Vigilancia, Investigaciones y Seguridad Vial, en el cual se formará el personal que requerirá el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre y se capacitará al personal técnico gerencial que requiere la industria del transporte. Además, realizarán investigaciones científicas sobre la prevención de accidentes viales, su incidencia en la economía del país y sus consecuencias para la familia venezolana.
- ✓ Que los alumnos cursantes de Educación Media, Diversificada y Media Profesional reciban cursos sobre Educación y Seguridad Vial, para que luego puedan dictar charlas en los planteles de Educación Básica y en reuniones de

Asociaciones de Vecinos, grupos culturales y deportivos, incorporados como Brigadistas Juveniles de Educación Vial.

- ✓ Reforzar las capacidades para la elaboración de políticas, la investigación y las acciones, tanto en el sector público como privado; definir planes estratégicos nacionales, regionales y municipales, incorporando metas específicas cuando los datos disponibles lo permitan; organizar buenos sistemas de datos estadísticos para identificar los problemas y evaluar las respuestas; impulsar la colaboración entre diversos sectores, incluidos la salud, infraestructura, educación, ambiente, defensa, justicia; formalizar alianzas entre los sectores públicos y privados; promover una gestión más responsable, asignando los recursos suficientes y mantener una voluntad política firme.
- ✓ Instar a las universidades nacionales, públicas y privadas, así como colegios e institutos universitarios a desarrollar líneas de investigación y extensión en trabajos de grado, postulación y ascensos para que contribuyan a realizar aportes al abordar problemas específicos de transporte terrestre y vialidad, a través de soluciones susceptibles de ser aplicadas. De la misma manera, las universidades podrán formar equipos interdisciplinarios que colaboren con las autoridades para analizar la problemática vial.
- ✓ Dignificar el ejercicio del vigilante de tránsito y policía de circulación, estableciendo mayores incentivos y consagrando un régimen de formación, remuneración y seguridad social que le garantice niveles de trabajo y vida acorde con la loable misión de preservar la vida de la ciudadanía.
- ✓ Hacer un llamado a los medios de comunicación social oficiales, privados y comunitarios, para que adelanten campañas permanentes a fin de crear conciencia en los actores del escenario vial sobre la imperiosa necesidad de respetar las leyes que regulan el tránsito automotor en Venezuela y prevenir los accidentes viales.
- ✓ Sancionar y hacer cumplir las leyes destinadas a prevenir la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol, el uso obligatorio del cinturón de seguridad, las sillas de retención para los niños y del casco para ciclistas y motociclistas, fijar límites de velocidad adecuadas y hacerlos respetar, crear servicios de transportes públicos eficaces, seguros y asequibles.
- ✓ Convertir a la seguridad vial en una prioridad política, apoyando a su órgano rector, el Instituto Nacional de Transporte Terrestre, dotándolo de recursos financieros suficientes, estableciendo objetivos adecuados y adoptar planes y programas realizables.

- ✓ Lograr un adecuado diseño e implementación de las políticas públicas en seguridad vial estableciendo alianzas estratégicas con los medios de comunicación, las universidades y los diferentes ministerios, con empresas aseguradoras, las industrias de vehículos de motor y las comercializadoras de los mismos; empresas licoreras; fabricantes de cauchos, editoriales, clubes sociales y deportivos, federaciones y asociaciones cooperativas de transporte y la sociedad civil organizada e interesada en el tema de tal forma que se garantice la comunicación permanente entre ellos y el trabajo coordinado e interinstitucional.
- ✓ La Ley Orgánica del Servicio de Policía y del Cuerpo de Policía Nacional vigente, establece que las funcionarias y funcionarios policiales (incluido tránsito) serán formados en una institución académica nacional; la Universidad de la Seguridad, con diseño curricular, políticas y acciones que garanticen la unidad del proceso de formación y el desarrollo profesional permanente.

www.bdigital.ula.ve

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aguilar, E. (2009). *Seguridad vial en Venezuela*. Caracas: Fundación Seguros Caracas.
- Aguirre, A. y otros. (2010). *La participación ciudadana en el marco de la educación vial*. Maracaibo, Venezuela: Universidad del Zulia.
- Arias, F. (2006). *El proyecto de investigación: introducción a la metodología científica* (5ª ed). Caracas, Venezuela: Episteme.
- Balestrini, M. (2006). *Como se elabora el proyecto de investigación*. (6ª ed). Caracas, Venezuela: Consultores Asociados.
- Carrión, F. (2005). *¿Accidentalidad vial o violencia urbana?*. Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (FLACSO): Ecuador.
- Elvik, R. (2008). *Dimensiones de los problemas de seguridad en las carreteras y sus medidas. Accidentes, análisis y prevención*. (Documento en línea). Disponible en: <http://www.produs.com>. (Consulta: 2012, mayo 8).
- Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTTT). (2011). *Situación actual de la educación vial en Venezuela*. (Documento en línea). Disponible en: <http://www.portaleducativo.edu.ve/transito>. (Consulta: 2012, julio 8).
- Izquierdo, J y Torres, R. (2009). *Hacia una sociología de la seguridad vial: del factor humano al factor social*. (Documento en línea). Disponible en: <http://www.praxissociologica.org>. (Consulta: 2012, mayo 1).
- _____. (2005). "Nueva cultura sistémica de la seguridad vial: hacia el control social del tráfico". *Revista técnica de la asociación española de la carretera*. Madrid. (Documento en línea). Disponible en: <http://www.praxissociologica.org>. (Consulta: 2012, mayo 1).
- Ministerio del Poder Popular para Obras Públicas y Vivienda. (2010). *Plan Nacional de Educación Vial*. Dirección de Vigilancia del Transporte Terrestre. Caracas, Venezuela: autor.
- Nazif, J. (2011). *Guía práctica para el diseño e implementación de políticas de seguridad vial integrales considerando el rol de la infraestructura*. Santiago de Chile: Naciones Unidas-CEPAL. (Documento en línea). Disponible en: <http://www.eclac.cl>. (Consulta: 2012, abril 29).
- Organización Mundial de la Salud (OMS) (2007). *Nuevos enfoques para mejorar la seguridad vial*. Ginebra. Serie de informes técnicos. (Documento en línea). Disponible en: <http://www.oms.com>. (Consulta: 2012, junio 2).

- Organización de las Naciones Unidas (ONU). (2010). *“Plan mundial para el decenio de acción de la seguridad vial 2011-2020”*. Washington; D.C. (Documento en línea). Disponible en: <http://www.onu.com>. (Consulta: 2012, marzo 28).
- Organización Panamericana de la Salud. (2009). “Informe sobre el estado de la seguridad vial en la región de las Américas”. Washington; D.C. (Documento en línea). Disponible en: <http://www.ops.com>. (Consulta: 2012, marzo 28).
- Organización Panamericana de la Salud. (2004). “La seguridad vial un problema de política pública”. Washington; D.C. (Documento en línea). Disponible en: <http://www.ops.com>. (Consulta: 2012, mayo 28).
- Pico, M. González, R. y Noreña, O. (2011). “Seguridad vial y peatonal: una aproximación teórica desde la política pública”. *Revista hacia la promoción de la salud*. Volumen 16. N° 2. julio-diciembre 2011. Manizales, Colombia: Universidad de Caldas.
- Pujol, M. (2008). *El contexto territorial de la seguridad vial: algunas lecciones de Costa Rica*. (Documento en línea). Disponible en: <http://www.produs.com>. (Consulta: 2012, marzo 28).
- Ramírez, T. (2006). *Como hacer un proyecto de investigación*. Caracas, Venezuela: Panapo.
- Sivak, M y Tsimhoni, O. (2008). *Instructivo para la seguridad vial: consideraciones conceptuales para una buena acción*. (Documento en línea). Disponible en: <http://www.produs.com>. (Consulta: 2012, marzo 28).
- Universidad Pedagógica Experimental Libertador. (2006). *Manual de trabajos de grado de Especialización, Maestría y Tesis Doctorales*. (4ª ed). Caracas: Autor.
- Yepez, Z y Velázquez M. (2009). *Educación en seguridad vial*. Caracas, Venezuela: Editorial Girasol.