5.983 muertes violentas en accidentes de tránsito en el 2011.

OBSERVATORIO SEGURIDAD VIAL

II INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE SEGURIDAD VIAL EN VENEZUELA:

Observando desde la sociedad civil

2013

II INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE SEGURIDAD VIAL EN VENEZUELA:
Observando desde la sociedad civil 2013

OBSERVATORIO SEGURIDAD VIAL

©Asociación Civil Paz Activa, 2014
Observatorio de Seguridad Vial
Todos los derechos reservados
Caracas, Venezuela

Director Ejecutivo
Luis Cedeño

Junta Directiva
Luisa Berlioz
Marcos Carrillo
Abelardo Noguera

www.seguridadvial.org.ve
osvvzla@gmail.com
@seguridadvialvz

Edición
César Segovia

Coordinador Editorial
Luis Cedeño

Investigadores
Mayerlin Fagundez
Celia Herrera

Foto de portada

Impresión

Depósito Legal: PP 201404DC85
ISBN: 978-980-7607-02-5

Queda prohibida la reproducción total o parcial de este libro por cualquier medio o procedimiento son la expresa autorización por escrito del titular del Copyright.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN
Seguimos en nuestro camino: la seguridad vial 5

CAPÍTULO I: Análisis del Anuario de Mortalidad 2011 7

Metodología 7

Hallazgos del análisis del Anuario de Mortalidad 2010 y 2011 8

CAPÍTULO II: Estudio hemerográfico sobre la situación de Seguridad Vial en Venezuela, año 2013 23

Metodología 23

Hallazgos de la investigación 28

CAPÍTULO III: Análisis de la Ley de Tránsito y su reglamento 53

CAPÍTULO IV: Un recuento de nuestras actividades desde el Observatorio de Seguridad Vial 93

CAPÍTULO V: Nuestras conclusiones y recomendaciones 99

BIBLIOGRAFÍA 105

ANEXOS 107

INTRODUCCIÓN

Seguimos en nuestro camino: la seguridad vial

Desde su nacimiento en octubre de 2012, el Observatorio de Seguridad Vial se ha dedicado a trabajar en pro de la seguridad vial en Venezuela, de la mano con la Fundación Seguros Caracas y más de quince organizaciones que, desde distintas áreas, realizan su aporte para incidir y coadyuvar en la solución de los problemas asociados a la alta siniestralidad vial que se presenta en nuestro país.

Sin embargo, junto con el esfuerzo que hacemos desde las organizaciones civiles para aportar soluciones alternativas y acciones concretas en torno al tema de la seguridad vial en Venezuela, consideramos que debe existir la disposición de las autoridades en brindar la información oficial relacionada con la siniestralidad vial en el país, así como con los resultados de la implementación de campañas de prevención y educación vial y de cada uno de los operativos implementado en periodos de asueto como: Navidad Segura, Carnaval Seguro, Semana Santa Segura y Vacaciones Seguras.

A lo largo de 2013 el Observatorio de Seguridad Vial hizo un gran esfuerzo por recabar la información oficial correspondiente a los siniestros viales, sin embargo no obtuvimos resultados positivos. A pesar de emitir solicitudes de información formal y contactar a diversas autoridades asociadas al tema, no conseguimos acceder a la data oficial (ver Anexo 1) que permita, entre otras cosas, revisar, validar o comparar con la investigación hemerográfica que desde hace dos años estamos trabajando.

Pese a las limitaciones, seguimos comprometidos con nuestro propósito fundamental: elaborar, publicar y difundir este informe, de manera que

el mismo pueda convertirse en una herramienta de medición periódica que, basada en determinados criterios, permita evaluar los avances y retrocesos en las políticas públicas implementadas en materia de seguridad vial en Venezuela.

Este *II Informe de Seguridad Vial en Venezuela: Observando desde la Sociedad Civil 2013*, incluye la revisión del último *Anuario de Mortalidad* emitido por el Ministerio del Poder Popular para la Salud correspondiente al año 2011, luego presentamos el resultado de nuestra investigación hemerográfica para luego cerrar con un análisis completo de la Ley de Tránsito Terrestre vigente y su reglamento, así como unos breves comentarios acerca del Reglamento Parcial de la Ley de Transporte Terrestre sobre el Uso y Circulación de Motocicletas en la Red Vial Nacional y el Transporte Público de Personas en la Modalidad Individual Moto Taxis.

Esperamos que este informe nos permita acercarnos cada vez más a un conocimiento profundido de los fenómenos asociados a la seguridad vial en Venezuela para poder establecer líneas de acción asociadas a la resolución de este flagelo que cada día afecta a cientos de personas , tanto lesionados como fallecidos.

CAPÍTULO I

Análisis del Anuario de Mortalidad 2011

Mayerling Fagundez

Metodología

El último *Anuario de Mortalidad* emitido en Venezuela por el Ministerio del Poder Popular para la Salud es del año 2011. Este documento es un indicador indirecto de las condiciones de salud de la población y refleja, básicamente, las principales causas de muerte y las causas asociadas a la misma en las diferentes comunidades.

En cuanto al tema que nos ocupa, el *Anuario de Mortalidad* presenta las víctimas fatales de siniestros viales en certificados de defunción, específicamente en la variable EV-14. Todo ese proceso de registro y categorización es expedido por el Ministerio del Poder Popular para la Salud y suscrito por personal médico según disposición del artículo 128 de la Ley Orgánica de Registro Civil. Además, se adecua desde el año 2000 a la Décima Clasificación Estadística Internacional de Enfermedades y Problemas relacionados con la Salud (CIE-10) según orientaciones de la Organización Mundial de la Salud y la Organización Panamericana de la Salud.

Dentro de la variable ya mencionada nos remitimos directamente a la categoría: "Accidentes de Todo Tipo" (Códigos V01-X59), utilizando únicamente la subcategoría "Accidentes de Tráfico de Vehículos de Motor" (Códigos V01-V89). Estos datos ofrecidos por el *Anuario de Mortalidad* 2011 serán cruzados con los datos de población que ofrece el censo 2011 con el fin de determinar las tasas de mortalidad por entidad federal, según grupos de edad y sexo. De esta manera, podremos ser más

minuciosos en cuanto al análisis del comportamiento de estas variables.

Para esta parte del informe, relacionado con el *Anuario de Mortalidad*, seremos fieles a la denominación "Accidentes de tráfico de vehículos de motor", porque así está convenido en estándares internacionales y es reconocido por las autoridades oficiales en el tema. Sin embargo, para lo correspondiente al estudio hemerográfico los llamaremos "siniestros o hechos viales" dado que aquello que se puede prevenir no es un accidente.

A continuación presentamos los principales hallazgos del *Anuario de Mortalidad* 2011, el más reciente publicado por el Ministerio Popular para la Salud.

Hallazgos del Análisis del Anuario de Mortalidad 2010 y 2011

En Venezuela, según los datos aportados por los *Anuarios de Mortalidad de 2010 y 2011*, los accidentes de tráfico de vehículos de motor es la sexta causa de muerte. Las enfermedades del corazón, el cáncer, las enfermedades cerebrovasculares, los suicidios, los homicidios y la diabetes ocupan los primeros lugares entre las causas de muerte en el país.

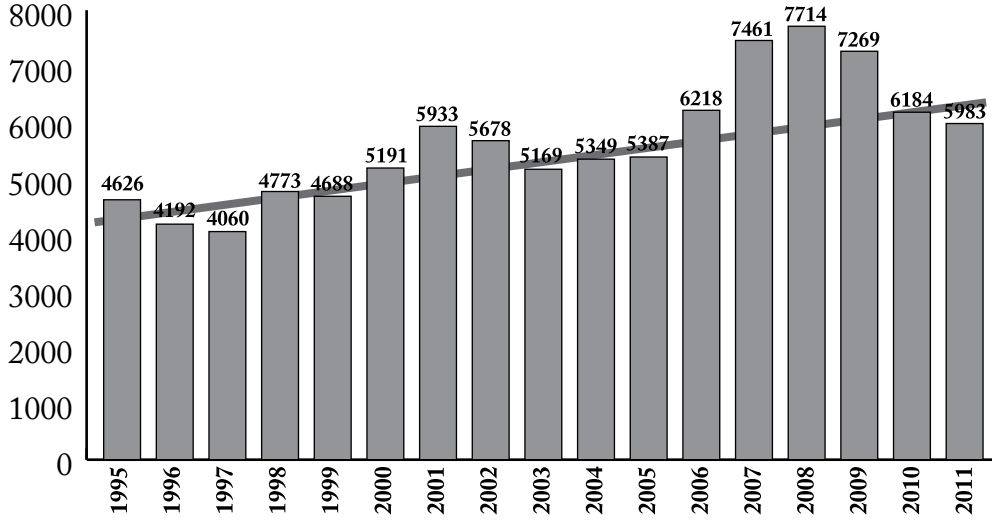
Según el registro histórico de los anuarios de mortalidad, desde 1995 hasta 2011, por lo menos 95.875 personas han fallecido en accidentes de tráfico de vehículos de motor en los últimos dieciséis años. Una cifra alarmante, sin duda, considerando que la mayoría de los afectados (fallecidos o lesionados) forman parte de la población económicamente activa y que resultan afectados no solo por los siniestros viales sino también hechos violentos, como los homicidios.

Para 2011, según el *Anuario de Mortalidad,* los accidentes de tráfico de vehículos de motor son la cuarta causa de muerte entre los hombres, con

un total de 4.881 fallecidos, mientras que en el caso de las mujeres pasa a ser la séptima causa de muerte, con 1.102 fallecidas. Es decir, 5.983 personas perdieron sus vidas en las vías del país ese año.

De igual manera, este mismo *Anuario de Mortalidad* nos permite apreciar que durante los años 2010 y 2011 han disminuido el número de muertes violentas por accidentes de tráfico de vehículos de motor, sin embargo, no podemos asegurar que esta tendencia se haya mantenido al desconocer los datos de los años siguientes (2012 y 2013).

Histórico de muertes violentas por accidentes de tráfico de vehículos de motor 1995–2011



Fuente: Anuarios de Mortalidad del Ministerio del Poder Popular para la Salud, 1995 – 2011

Analizando el comportamiento de las cifras de muertes violentas por accidentes de tráfico de vehículos de motor podemos ver que hay varios períodos que tienden a la baja (1996–1997, 2003 y 2010–2011), sin em-

bargo, también se puede apreciar que después de esos años de recesión hay repuntes importantes en el número de fallecidos. Desconocemos si durante esos lapsos, en los cuales se registraron menos muertes, se desarrollaron políticas o iniciativas asociadas a la seguridad vial que permitieron lograr esos cambios.

Es importante acotar que en Venezuela, dentro de los *Anuarios de Mortalidad* solo se registran las muertes por accidentes de vehículos de motor cuando las mismas se producen en el lugar del siniestro, es decir, no se incluye a lesionados que fallecen después de días, meses e incluso años de tratamiento como producto de las secuelas de un hecho vial, en ese caso, es posible que sean reportados por politraumatismos generalizados u otras causas similares que generan un subregistro en las cifras presentadas por el *Anuario de Mortalidad,* por ende, la Organización Mundial de la Salud propone definir la muerte como aquella que ocurre en los primeros 30 días posteriores al evento.

De igual manera, la Organización Mundial de la Salud resalta que más de la mitad de los países incluidos en su *Informe sobre el estado de la Seguridad Vial en la región de las Américas* tiene una situación importante de pérdida de información y diferencias de clasificación que dificultan las comparaciones internacionales, ya que los registros no son levantados directamente por los ministerios u oficinas de salud competentes, sino por funcionarios policiales o del sector transporte que no cumplen con la estandarización de los datos asociados a los siniestros viales.

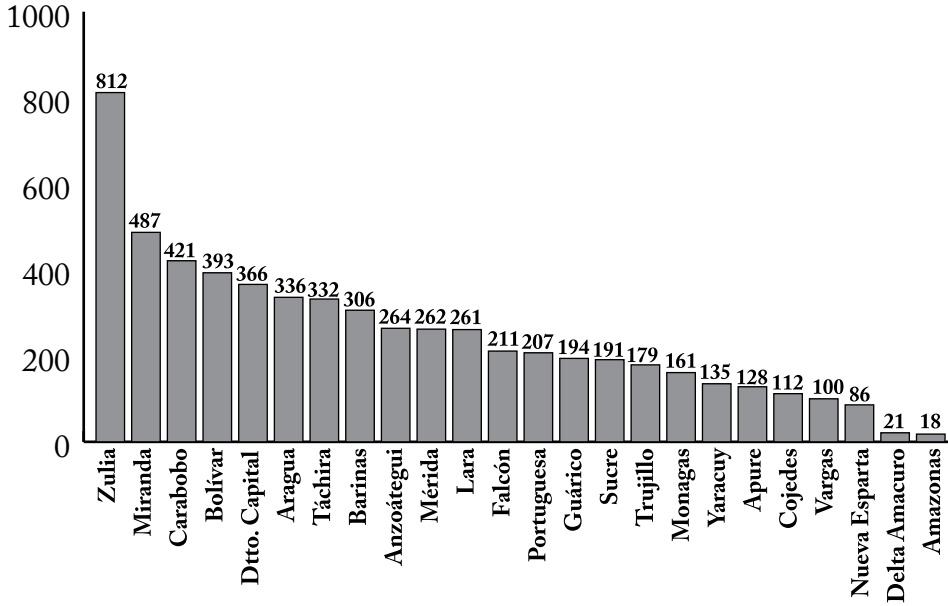
En Venezuela, considerando los datos ofrecidos por el *Anuario de Mortalidad* para 2011 la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito de vehículos de motor es de 22 por cada 100.000 habitantes, es decir, supera la tasa promedio mundial de 20,1 por cada 100.000 habitantes

correspondiente a países de ingresos medios como el nuestro, según el *Informe sobre la Situación Mundial de Seguridad Vial 2013* realizado por la Organización Mundial de la Salud.

Según entidad federal:

Si revisamos el comportamiento de las muertes por accidentes de tráfico de vehículos de motor para el 2011, tenemos que las mismas se distribuyen de la siguiente manera en cada una de las entidades federales que conforman el territorio venezolano:

Número de muertes por accidentes de tráfico de vehículos de motor en el 2011, según entidad federal



Fuente: Anuario de Mortalidad del Ministerio del Poder Popular para la Salud, 2011

Como podemos apreciar en el gráfico anterior, los estados con mayor número de muertes por accidentes de tráfico de vehículos de motor son Zulia, Miranda, Carabobo, Distrito Capital y Bolívar, mientras que las entidades con menor número de muertes asociadas a siniestros viales son Amazonas, Delta Amacuro, Vargas, Nueva Esparta, Vargas y Cojedes.

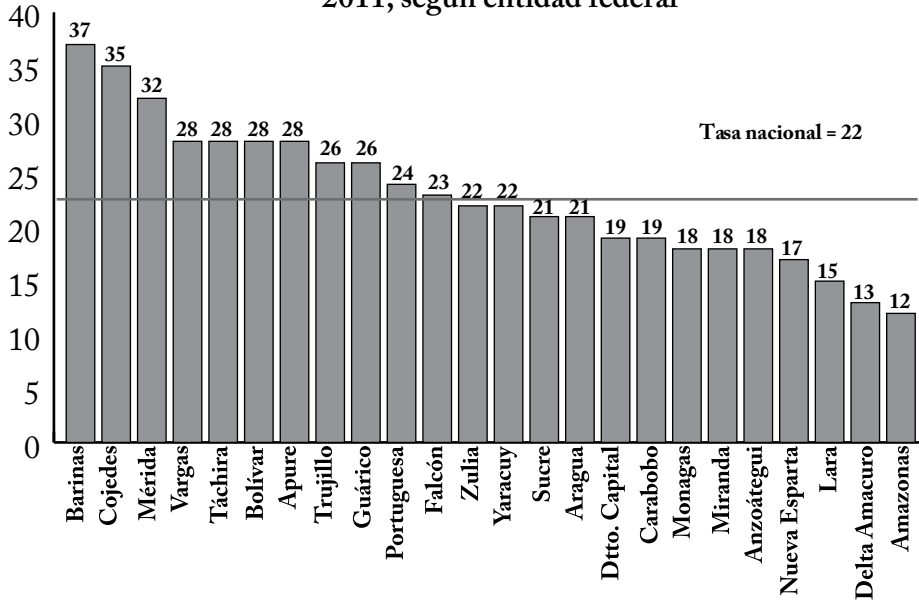
Para el año 2010, según los datos aportados por el *Anuario de Mortalidad* correspondiente, estas entidades se comportaron de manera similar, es decir, los cinco estados con más muertes por accidentes de tráfico de vehículos de motor y los cinco con menos muertes por esta causa son las mismas que se reportaron en 2011, lo que pudiera indicar un determinado patrón de comportamiento que hace que las cifras de fallecidos en esas entidades se mantenga casi en el mismo nivel que el periodo anterior.

Ahora bien, para hacer que la data anterior sea comparable entre estados debemos calcular la correspondiente tasa de mortalidad por entidad federal. Solo de esta manera podremos hacer comparaciones válidas entre los estados:

$$\textbf{Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito según entidad federal} = \frac{(\text{nº de fallecidos por accidentes viales en la entidad} * 100.000)}{\text{Población total de la entidad federal}}$$

Usando la data del número de muertes por accidentes de tráfico de vehículos de motor y los datos demográficos del censo 2011, procedimos a calcular la tasa de mortalidad correspondiente a cada estado del país.

Tasa de mortalidad por accidentes de tráfico de vehículos de motor en el 2011, según entidad federal



Fuente: Anuario de Mortalidad del Ministerio del Poder Popular para la Salud 2011, Censo Nacional de Población y Vivienda 2011

La gráfica anterior representa la tasa de mortalidad por accidentes de tráfico de vehículos de motor y la línea que la atraviesa representa la tasa de mortalidad a nivel nacional. Es decir, todas aquellas barras que se encuentran por debajo de la línea tienen una tasa de mortalidad inferior al promedio nacional, mientras que aquellas que están por encima tienen una situación totalmente contraria.

Los estados Barinas, Cojedes, Mérida, Vargas y Táchira son las entidades con mayor tasa de mortalidad por accidentes de tráfico de vehículos de motor, todos con una tasa superior a 22. Por su parte, por debajo de la

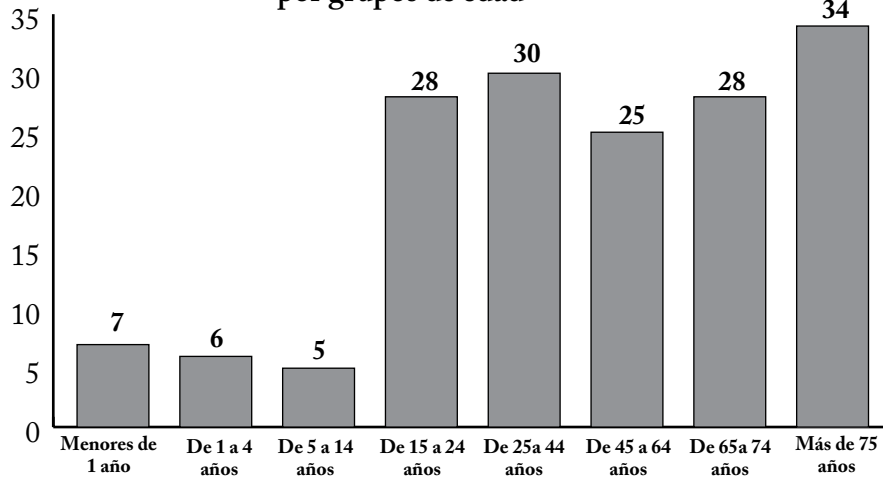
tasa promedio nacional se encuentran Amazonas, Delta Amacuro, Lara, Nueva Esparta y Anzoátegui.

Es realmente complicado descifrar los factores que inciden en la alta o baja tasa de siniestralidad por accidentes de tráfico de vehículos de motor en cada una de las entidades. Entendemos que las mismas están asociadas a la cantidad y calidad de las vías existentes, al tamaño del parque automotor, a la edad del parque automotor existente, a las condiciones topográficas y climáticas asociadas a la entidad así como a los hábitos y actitudes de sus conductores, peatones, motorizados y ciclistas.

Según grupos de edad:

En el siguiente cuadro tenemos la tasa de mortalidad por accidentes de tráfico de vehículos de motor, para el año 2011. En ella podemos apreciar que los grupos de edad más vulnerable son los jóvenes a partir de los 15 años, extendiéndose incluso hasta edades más avanzadas.

Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en 2011, por grupos de edad



Fuente: Cálculos propios, Anuario de Mortalidad del Ministerio del Poder Popular para la Salud, 2011, Censo Nacional de Población y Vivienda 2011

Para el grupo de los menores de 1 año, los accidentes de tráfico de vehículos de motor son la tercera causa de muerte, con una tasa de mortalidad de 7 por cada 100.000 habitantes. Para los dos grupos siguientes, de 1 a 4 años y de 5 a 14 años, pasa a ser la primera causa de muerte, con una tasa de mortalidad de 6 y 5 respectivamente.

El hecho de que los accidentes de tráfico de vehículos de motor sean las primeras causas de muerte entre la población infantil (desde los 0 hasta los 14 años) consideramos que se debe principalmente a las pocas previsiones que toman los padres para resguardar la vida de los más pequeños.

En Venezuela es cada vez más común ver a niños transportados en motos, aunque el Reglamento Parcial de la Ley de Transporte Terrestre sobre Uso y Circulación de Motocicletas en la Red Vial Nacional y el Transporte Público de Personas en la Modalidad Individual de Mototaxis vigente en el país, lo prohíbe de manera explícita en su artículo número 31: "Se prohíbe transportar niños o niñas menores de diez (10) años, mujeres embarazadas y adultos mayores de sesenta (60) años".

Sin embargo, la poca vigilancia de los cuerpos de seguridad permite que regulaciones como estas no sean cumplidas por parte de los conductores motorizados. Desde el Observatorio de Seguridad Vial entendemos que la movilidad que ofrecen las motos es considerable, comparadas con las horas que cualquier otro vehículo pasa en el tráfico de las principales ciudades del país. Sin embargo, tras las ventajas que puede representar el desplazamiento en motocicletas se debe considerar que el mismo no es el transporte más adecuado para bebés, niños, ancianos y mujeres embarazadas.

En cuanto a los vehículos particulares, debemos recordar que existe –para cada edad de los infantes– un sistema de retención que se adecua

al tamaño y peso del bebé. Según estudios realizados por la Dirección General de Tráfico Española estos sistemas se dividen, al menos, en cuatro grupos:

- Grupo I: de 0 a 12 kilos (de 0 a 18 meses aproximadamente). Son tipo portabebés y usualmente se adaptan al asiento trasero y van sujetos por el cinturón de seguridad de tres puntos. Generalmente se colocan en sentido contrario de la marcha, para disminuir el efecto latigazo en el cuello y cabeza del bebé.
- Grupo II: desde 13 kilos hasta 18 kilos (de 9 meses a 3 años). Son sillas más erguidas con arneses ajustables al cuerpo del bebé. Pueden ir en sentido de la marcha o en sentido contrario, lo importante es que las mismas se encuentren fijadas firmemente al asiento trasero por medio del cinturón de seguridad.
- Grupo III: desde los 15 kilos hasta 25 kilos (de 3 a 6 años). Son estructuras un poco más grandes, conformadas por un cojín que ajusta la altura del niño a la del cinturón de seguridad y posee un respaldo que le permite ajustarse de manera cómoda y segura al asiento.
- Grupo IV: desde los 22 hasta los 36 kilos (de 6 a 12 años). Es un dispositivo más sencillo que consiste en un cojín elevador de altura que permite que los niños puedan ir sentados y asegurados con el cinturón de seguridad cuando no alcanzan aún los 135 centímetros de estatura.

Estos sistemas deben ser instalados en los asientos traseros de manera que el despliegue de las bolsas de aire no sea interrumpido por el sistema de retención, o lo que es peor, que las mismas generen un daño irreparable en el menor que ocupa el asiento delantero.

El uso de estos dispositivos garantiza la seguridad del bebé mientras viaja dentro del vehículo y lo protege de los impactos que puedan afectarle en caso de algún tipo de colisión. Aunque dichos dispositivos no son de uso común en la mayoría de la población, deberían implementarse y reglamentarse con el fin de disminuir las muertes y lesiones en niños.

De igual manera, se debe garantizar la seguridad de los niños en unidades de transporte escolar. Estas deben cumplir con las revisiones establecidas de manera que el vehículo cuente con las disposiciones necesarias para garantizar la seguridad de quienes lo ocupan. En este caso, tanto los conductores de unidades de transporte escolar como los representantes deben ser garantes de la vida de los niños que utilizan ese medio para llegar a sus colegios y retornar a sus hogares.

Cuando observamos los dos principales grupos de jóvenes de 15 a 24 y de 25 a 44 años, tenemos que las tasas de mortalidad se disparan considerablemente con respecto a los dos grupos anteriores, las mismas pasan a ser 28 y 30 respectivamente. Para ambos rangos de edad los accidentes de tráfico de vehículos de motor pasan a ser la segunda causa de muerte, luego de los homicidios y suicidios en Venezuela.

En este grupo se encuentran jóvenes adolescentes que ya manejan motos y bicicletas en carreteras y autopistas, sin el conocimiento del riesgo que corren y sin contar con la experiencia y pericia necesaria para enfrentar alguna situación imprevista; así como aquellos jóvenes que utilizan diversos medios de transporte existente para asistir a colegios y universidades, quizás sin las condiciones mínimas de seguridad vial que le garanticen su vida.

También se ubica en este grupo una gran cantidad de jóvenes que forman parte de la población económicamente activa y que, por sus dinámicas

diarias, deben desplazarse por distintas zonas o lugares como pasajeros, motorizados, peatones o conductores de distintos tipos de vehículos. Por ende, su exposición es aún mayor que la de los grupos precedentes.

Para este grupo de edades existen factores que aumentan el riesgo al volante, como el alcohol, el consumo de drogas, el cansancio y la fatiga después de alguna fiesta o de largas horas de trabajo. De igual manera, en muchos casos estos jóvenes confunden la imprudencia con el hecho de ser valientes y arriesgados.

La situación para el grupo de 45 a 64 años cambia. En este caso, la tasa de mortalidad disminuye a 25 mientras los accidentes de tráfico de vehículos pasan a ser la quinta causa de muerte. En este rango de edad se ubican adultos más conscientes de su responsabilidad al volante y de las acciones que realizan en cualquiera de los roles que les toque desempeñar en la vía.

El panorama para los adultos de 65 a 74 años, en cambio no es muy alentador. A pesar de que los accidentes de tráfico de vehículos de motor pasan a ser la séptima causa de muerte, la tasa de mortalidad aumenta a 28, es decir, se presenta un comportamiento similar a la del grupo de 25 a 44 años.

En el caso de los adultos mayores es importante recordar el riesgo que viven en la calle: para ellos, desde cruzar la calle como peatón hasta subirse a una unidad de transporte público representa un reto. De igual manera, si van como conductores, el ambiente resulta bastante hostil y agresivo. Muchas veces son obligados a mantener una velocidad con la que no se sienten cómodos y que podría representar para ellos un riesgo innecesario. De igual manera, es importante considerar las enfermedades o síntomas que a esas edades avanza-

das podrían estar presentando y que podrían generar fatiga, sueño, arritmias o cansancio que afectan considerablemente el desempeño mientras se conduce.

Para el grupo de más de 75 años tenemos que la tasa de mortalidad es 34. Este valor es superior a cualquiera de los grupos anteriormente presentados porque representa una población mucho más pequeña y vulnerable.

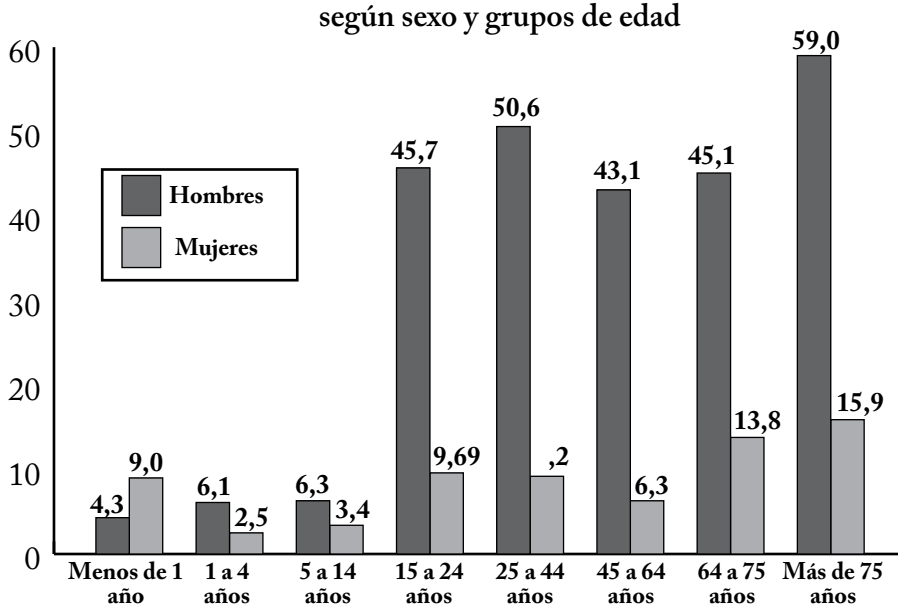
Con respecto a este grupo es importante promover, en la medida de lo posible, el acompañamiento de amigos y familiares a las personas de estas edades que aún se desempeñan como peatones e incluso conductores. Es necesario recalcar que a estas edades las capacidades del ser humano disminuyen, afectando directamente el desempeño de los sentidos, los reflejos, la motricidad gruesa y fina, el equilibrio, entre otras.

De igual manera, es necesario promover el respeto y la ayuda a estos grupos de edades más avanzadas. Son ellos los que necesitan ayuda al momento de cruzar una calle, de abordar cualquier unidad de transporte público, de pasar un túnel o pasarela. En fin, debemos fomentar la consideración y el respeto por esas personas que también forman parte del sistema vial.

Según edad y sexo:

El siguiente gráfico nos permite ver cómo se comportan las tasas de mortalidad, enfocados en dos elementos demográficos fundamentales: sexo y edad. Aquí podemos apreciar que en el único rango de edad donde los varones no son los directamente afectados es el primero, que corresponde al grupo de menores de 1 año.

Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en 2011, según sexo y grupos de edad



Fuente: Cálculos propios, Anuario de Mortalidad del Ministerio del Poder Popular para la Salud 2011, Censo Nacional de Población y Vivienda 2011

Según los datos aportados por el último censo de población y vivienda, en Venezuela la población total de varones era de 13.549.752, mientras que la población total de hembras es de 13.678.178. En líneas generales somos una población homogénea compuesta por un 50% de mujeres y un 50% de hombres. Sin embargo, son estos últimos los que sufren de manera directa varios de los flagelos que nos aquejan como sociedad. Dos de ellos: los homicidios y los accidentes de tráfico de vehículos de motor.

Para todos los grupos de edad divididos por sexo, tenemos que son los varones los que resultan más afectados, por lo menos en lo que a mortalidad respecta. Se desconocen datos oficiales de heridos por accidentes

de tráfico de vehículos de motor y, por tanto, se ignora también lo que podría ser la distribución de los mismos por edad y sexo. Dicha información sería de mucha utilidad para poder apreciar el fenómeno de manera más profunda y concreta.

De igual forma, vemos que a partir de los 15 años se empiezan a ver afectados los grupos más jóvenes, esos que conforman la población económicamente activa y las generaciones de relevo de un país que se encuentra en vías de desarrollo.

Ante la situación anteriormente mencionada es necesario que se tomen las medidas pertinentes para corregir y salvaguardar la vida de tantos jóvenes que resultan lesionados o fallecidos en siniestro viales. Asimismo, es necesaria la publicación permanente de los *Anuarios de Mortalidad* emitidos por el Ministerio del Poder Popular para la Salud con el fin de conocer información oficial actualizada que permita implementar operativos permanentes, campañas publicitarias y políticas públicas dirigidas a la disminución efectiva de los altos índices de siniestralidad vial en nuestro país.

CAPÍTULO II

Estudio hemerográfico sobre la situación de Seguridad Vial en Venezuela, año 2013

Mayerling Fagundez

Metodología

Una de las premisas de la realización de este segundo informe era la de ampliar la muestra utilizada el año pasado. Para estos efectos solicitamos los servicios de monitoreo de prensa de una reconocida empresa, lo cual nos permitiría recopilar de manera organizada la información y recoger un mayor número de registros para lograr una muestra más grande que nos permitiera acercarnos de manera más efectiva a la realidad de la vías en nuestro país.

Al finalizar la recopilación teníamos en total 44 diarios de circulación nacional y regional, entre ellos: Correo del Caroní, Correo del Orinoco, 6to Poder, Diario 2001, Diario La Calle, Diario La Mañana, Panorama, Diario Vea, Versión Final, El Aragueño, El Avance, El Carabobeño, El Caribazo, El Diario de Guayana, El Guayanés, El Impulso, El Informador, El Luchador, El Mío, El Nacional, El Nuevo País, El Periodiquito, El Progreso, El Regional del Zulia, El Siglo, El Sol de Maturín, El Sol de Margarita, El Tiempo, El Universal, La Hora, La Nación del Táchira, La Prensa de Anzoátegui, La Prensa de Monagas, La Región, La Región de Los Teques, La Verdad de Monagas, La Verdad de Vargas, La Verdad del Zulia, Metropolitano, Notitarde, Notidiario, Nueva Prensa de Guayana, Nuevo País y Últimas Noticias.

Una de las limitaciones que podría tener esta muestra es el alcance o la cobertura de la misma. Pudimos percatarnos de que en los estados Apure, Barinas, Portuguesa, Sucre y Yaracuy existen menos artículos reseñados,

por ello asumimos que la muestra no tome en cuenta diarios que incluyan información completa y detallada de las entidades en cuestión.

A cada uno de los artículos compendiados se les aplicó el instrumento de recolección diseñado para tal fin (ver Anexo 2), para poder extraer y recolectar los datos de interés relacionados con cada uno de los siniestros que esos artículos presentaban. Los datos considerados fueron los siguientes:

- Datos hemerográficos (fuente, número del artículo, cuerpo, página o dirección web, ciudad, fecha).
- Número de sucesos que reporta el artículo, número de suceso que describe la planilla.
- Lugar del suceso (parroquia, municipio, estado) y punto de referencia.
- Ubicación especifica del suceso (autopista, avenida, vía expresa, calle, carretera, puente, elevado, túnel, no informa).
- Día de ocurrencia del suceso (día de semana, fin de semana, no informa).
- Hora de ocurrencia del suceso (durante el día, durante la noche, durante la madrugada).
- Hora exacta del siniestro, en caso de ser aportada por el artículo.
- Tipos de vehículos involucrados (automóviles, motocicletas, minibuses, autobuses, vehículos de carga, vehículos especiales, no informa).
- Número de vehículos involucrados.
- Posibles causas del siniestro (exceso de velocidad, imprudencia, fallas mecánicas, mal estado de las vías, obstáculos en la vía, impericia, clima adverso, no informa).

- Información de fallecidos en el suceso (número de fallecidos).
- Datos de los fallecidos (nombre y apellido, sexo, edad).
- Información de lesionados en el suceso (número de lesionados).
- Datos de los lesionados (nombre y apellido, sexo, edad).
- Tipos de siniestro (choque simple, arrollamiento, choque con vehículo estacionado, choque con obstáculo fijo, choque múltiple, volcamiento, otra, no informa).

Una vez transcritos todos los registros de siniestros en el instrumento diseñado para tal fin, procedimos a elaborar la base de datos digital que nos permitiera luego procesar todos los datos con el software *Paquete Estadístico para las Ciencias Sociales* (SPSS por sus siglas en inglés). Posteriormente se procedió a realizar una revisión minuciosa de cada uno de los registros obtenidos con el fin de evitar la pérdida de datos y la duplicación de información.

Aunque, como comentamos al principio, al incluir esta muestra de diarios de circulación tanto nacional como regional disminuimos uno de los riesgos presentados que era el alcance de la muestra, ya que era muy poco probable que un siniestro ocurrido en el estado Bolívar, por ejemplo, fuera reseñado por diarios de circulación nacional a menos de que la magnitud o las características del mismo fueran realmente importantes.

Sin embargo, queda el sesgo de la incidencia en medios, es decir, cuán llamativo debe ser un siniestro para tener la reseña de un medio de comunicación, o cuáles son los factores que inciden en que un siniestro sea o no reportado por algún medio. Estas son preguntas que sin duda pueden ser respondidas por cualquier comunicador social o representante de medios.

Sin embargo, después de la revisión hemerográfica nos percatamos de que existen varios factores que inciden en el hecho de que un siniestro vial sea o no reportado en un diario de circulación nacional:

- **Acceso**: en algunos casos los accidentes son reportados por el medio que llega primero al suceso y realiza el levantamiento de la información. En el interior del país es una práctica común que un medio regional cubra la noticia y otros medios nacionales la repliquen especificando el origen de la misma, dando crédito a quienes tuvieron de primera mano la cobertura del siniestro.

- **Impacto**: puede estar asociado al número de afectados en un hecho vial o en el colapso de vías aledañas al mismo. Cuando un accidente produce el cierre total o parcial de cualquier arteria vial del país y genera un colapso es más probable que sea reseñado e incluso que tenga seguimiento. De igual manera, cuando un siniestro genera un gran número de heridos o fallecidos es tristemente una noticia que con más seguridad llegará a los principales diarios de circulación nacional.

- **Ocurrencia de otros hechos asociados al siniestro vial**: algunas veces, en casos de accidentes o volcamientos de vehículos de carga que transportan alimentos o bebidas, es común que se produzcan saqueos o desvalijamientos mientras se levanta el siniestro. Esto, además de retraso, genera información asociada al suceso y produce interés y cobertura por parte de los medios de comunicación.

- **Saturación**: algunos días, al mismo tiempo se pueden presentar diferentes siniestros en distintos lugares, por ende, en ocasiones los reporteros reflejan en los diarios aquellos que según su criterio pueden o no incluirse en la edición impresa, en algunos casos se mencionan varios accidentes pero no se ofrecen los datos completos de cada uno

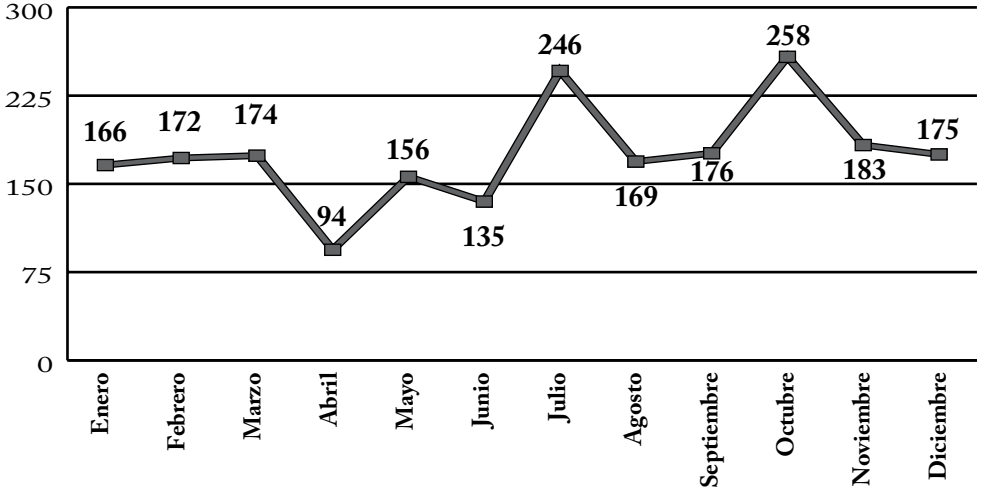
de ellos, esto porque resulta casi imposible cubrir a profundidad cada uno de los eventos.

Debemos reconocer, sin embargo, el trabajo que desde los medios impresos se hace en torno a la siniestralidad vial en Venezuela. Muchos de ellos no solo reportan el siniestro vial sino que emprenden campañas de prevención, concientización y educación que resultan realmente necesarias para paliar la situación que vivimos actualmente en el país.

Teniendo en cuenta los bloqueos a la información oficial relativa a la situación de seguridad vial en el país, es importante contar con el insumo hemerográfico para reconstruir los siniestros viales que suceden cada día en el país y que enlutan a un número importante de ciudadanos, mientras que otros quedan afectados de distintas maneras por el resto de sus vidas.

En el total de los 44 diarios de circulación nacional y regional se registraron 2.104 hechos viales, en los cuales se contabilizaron 7.095 lesionados y 1.197 fallecidos.

Distribución mensual de los registros hemerográficos de siniestros viales, año 2013



Como podemos apreciar, los meses de julio y octubre presentan unos picos bastante altos. Este comportamiento quizás esté relacionado con dos periodos de movilizaciones particulares que se corresponden con dichas fechas: el primero, el inicio de las vacaciones y el segundo, el retorno de estas.

El mes de diciembre está un poco bajo con respecto a otros meses porque la compilación de los artículos y el acceso a los diarios regionales fue menos regular, dado los días festivos que acompañan este mes. Lo que podría implicar que hay un subregistro del mismo en cuanto a cobertura de siniestros u ocurrencia de los mismos en esta fecha.

Es importante señalar que para cada uno de los elementos de análisis decidimos no considerar como categoría de respuesta "No informa" con el fin de presentar los resultados, incluyendo solo los datos de interés que fueron recopilados.

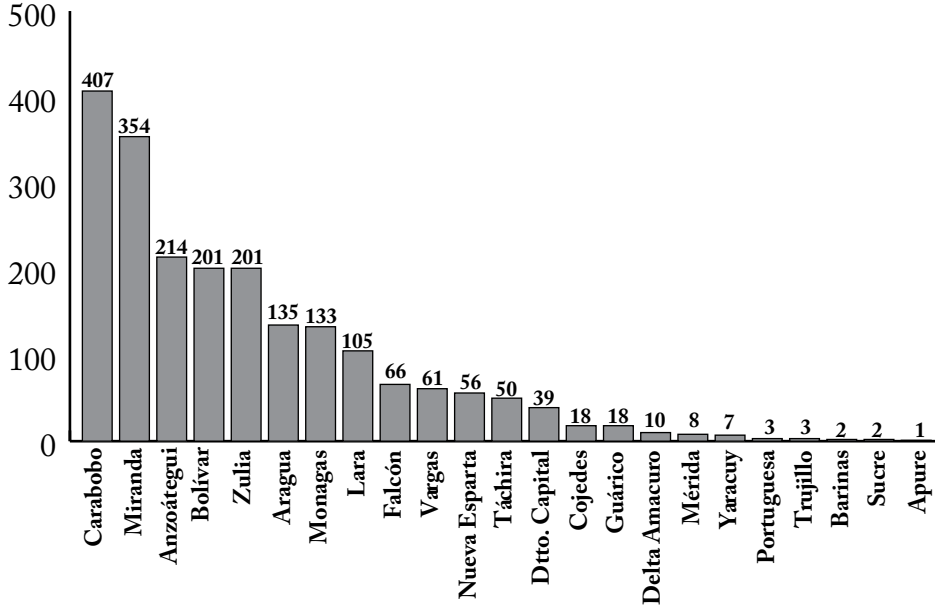
Hallazgos de la investigación

Según entidad federal:

De los 2.104 registros recogidos en la revisión hemerográfica tenemos que los cinco estados con más siniestros viales son Carabobo, Miranda, Anzoátegui, Bolívar, y Zulia, mientras que estados como Apure, Trujillo, Sucre, Barinas y Portuguesa presentan un menor registro de siniestros viales.

La diferencia evidente entre el número de registro de las entidades comentadas anteriormente se debe a que en nuestra muestra hay pocos diarios regionales que cubren dichas áreas. Sin embargo, intentaremos resolver este punto para el próximo informe con el fin de disminuir el sesgo existente.

Distribución de los siniestros registrados según entidad federal, año 2013



Para poder conocer los elementos que inciden directamente en la alta siniestralidad vial en Venezuela es necesario empezar a hacer incidencia en temas puntuales e importantes como el mantenimiento de las vías, es decir, se deben tomar medidas concretas en todas y cada una de las autopistas, vías, carreteras y troncales ya existentes con el fin de realizarles el mantenimiento y la rehabilitación necesarias y con ello reducir los riesgos asociados al mal estado de estas vías.

Hablamos de una medida que debería abarcar desde la señalización, la revisión de los mantos asfálticos y la asistencia vial hasta la iluminación, todo lo que permita al conductor trasladarse de manera segura. Si bien en la información sobre la vialidad en el interior, y en todo el país, no es precisa, el Colegio de Ingenieros de Venezuela estima que los puentes y

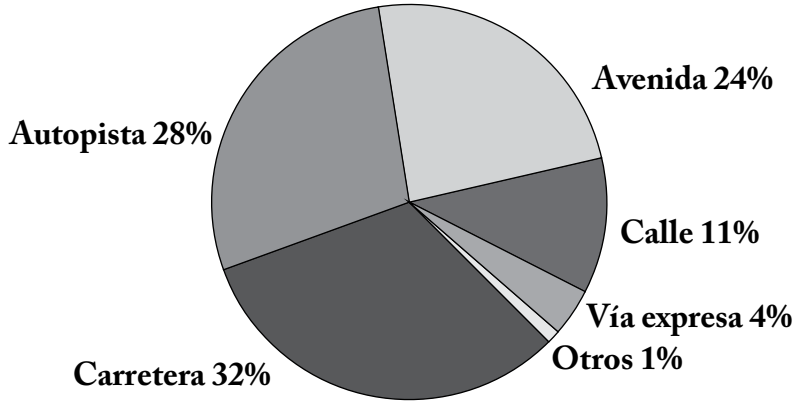
viaductos están afectados en un 80% y 90%, mientras que la vialidad también lo está en un 60% o 70% debido a la falta de mantenimiento.

Sin embargo, consideramos que junto con el mantenimiento de las vías se debe fomentar la educación vial en todos lo ámbitos de desarrollo, además de promover el cumplimiento efectivo de las leyes y reglamentos existentes. De igual manera, se deben solicitar la instalación de pasarelas, pasos peatonales y semáforos en zonas que carezcan de los mismos, con el fin de brindarle seguridad también a quien se desenvuelve como peatón.

Según lugar de ocurrencia:

Considerando una muestra de 1.742 registros que contienen esta información, tenemos que 32% de los siniestros reportados ocurrieron en carreteras, el 28% en autopistas, 24% en avenidas, 11% en calles y 4% en vías expresas. Por su parte, puentes, túneles y elevados acumulan el 1% de los hechos viales sucedidos en 2013.

Distribución de los siniestros registrados según lugar de ocurrencia, año 2013



Son las autopistas, carreteras y avenidas las vías que permiten desarrollar una mayor velocidad mientras se conduce. Según nuestro análisis, esto hace que para el conductor sea más difícil frenar a tiempo ante un evento inesperado. De igual manera, estas vías presentan un mayor riesgo para peatones y ciclistas que, siendo mucho más vulnerables, se ven afectados o inmiscuidos en distintos tipos de siniestros.

Igualmente, tanto las vías expresas como las calles presentan un riesgo menor para quienes la usan regularmente. Sin embargo, consideramos que para cada uno de estos lugares se debe considerar la promoción de medidas de seguridad que permitan preservar la vida de cada uno de los usuarios.

Primero que nada deberían respetarse las velocidades máximas permitidas en autopistas, avenidas y carreteras. Asimismo, en el caso de carreteras y avenidas, se deben establecer para los transeúntes los pasos prioritarios en caso de que no existan, y promover el uso de los mismos donde ya están demarcados. De igual manera, se debe crear conciencia de los riesgos que se corren al cruzar o caminar al borde de carreteras o autopistas que están diseñadas exclusivamente para el uso de vehículos automotores.

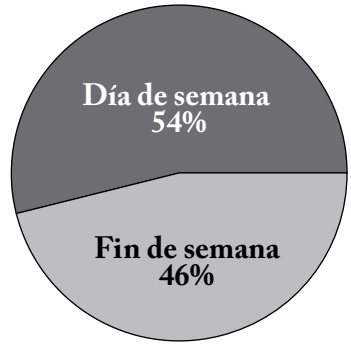
En el caso de comunidades rurales que estén cerca de autopistas y carreteras, se deben generar propuestas y alternativas que permitan circular de manera segura por la zona y establecer paradas de transporte público que faciliten el traslado de las personas a distintas zonas sin que ello presente mayores riesgos.

Según día y hora de ocurrencia:

Del total de 2.104 siniestros viales registrados 54% se produjeron en días de semana, mientras que 46% restante sucedieron los fines de semana.

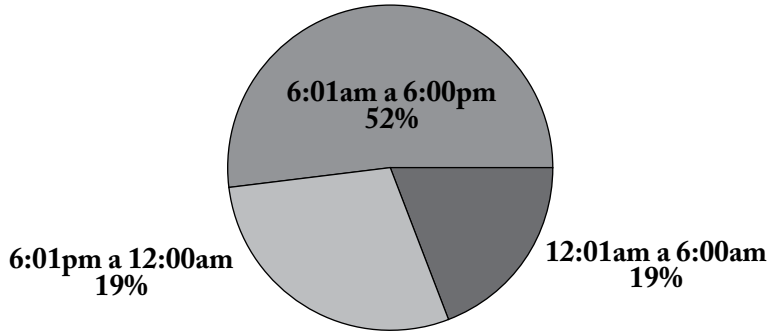
Consideramos como días de semana de lunes a viernes, mientras que sábado y domingo se contabilizan dentro del fin de semana.

Distribución de los siniestros registrados según día de ocurrencia, año 2013



Los rangos de horas los dividimos para el transcurso del día (6:01 am a 6:00 pm), la noche (de 6:01 pm a 12:00 pm) y la madrugada (12:01 pm a 6:00 am). Con una muestra total de 1.436 registros, en el transcurso del día se presentaron 52% de los siniestros viales reportados, mientras que durante la noche ocurrieron 29% de los registros. Y en horas de la madrugada se reportaron el 19% de los siniestros viales reportados.

Distribución de los siniestros registrados según hora de ocurrencia, año 2013



Cuando se cruzan las variables según hora y día de ocurrencia, encontramos que el rango de hora con mayor siniestralidad es de 6:01 am a 6:00 pm tanto para los días de semana como sábado y domingo. Sin embargo, en el período de 6:01 pm a 12:00 pm se presenta una situación bastante similar.

Número de siniestros ocurridos según día de ocurrencia y hora, año 2013

	12:01 am a 6:00 am	6:01 am a 6:00 pm	6:01 pm a 12:00 pm	No informa	Total
Día de semana	96	441	196	126	859
Fin de semana	154	241	201	144	740
No informa	17	66	24	398	505
Total	267	748	421	668	**2104**

Durante las horas del día se acumula mayor número de vehículos en las principales vías del país, dada las distintas dinámicas que se presentan dentro de cada familia, comunidad y ciudades en general. Por ende, aumentan las probabilidades de que ocurran diversos tipos de siniestros viales.

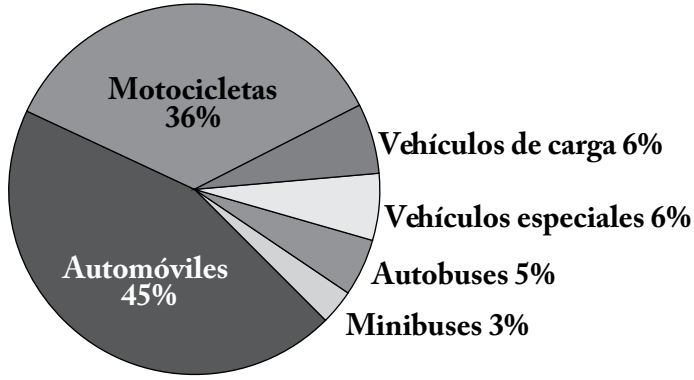
En horas de la noche y madrugada, al encontrarse más despejadas las vías y poder desarrollar mayor velocidad también se presentan riesgos elevados, tanto asociados a la seguridad vial como a la seguridad ciudadana. Es común escuchar que los conductores no se detienen ante los semáforos por temor a ser atracados. Esto, sin duda, multiplica la posibilidad de sufrir algún siniestro asociado con las imprudencias que se cometen cuando desatendemos los semáforos o la prioridad de cruce para peatones.

Según tipo de vehículo:

En una muestra de 1.966 siniestros viales podemos apreciar que en 44% de los siniestros viales están involucrados automóviles, dentro de esta categoría desconocemos cuántos de ellos son particulares, taxistas o con fines comerciales. Por su parte, las motos son el segundo vehículo con mayor siniestralidad, con un 36%, seguido de los vehículos de carga con un 6%, vehículos especiales con un 6%, autobuses con un 5% y minibuses con un 3%.

El hecho de que los automóviles particulares conformen la mayoría del parque automotor del país es un aspecto a considerar: al ser los de mayor presencia en las vías presentan una mayor probabilidad de verse involucrados en algún tipo de siniestro. Según estimaciones de la Cámara de Fabricantes Venezolanos de Productos Automotores el total del parque automotor en Venezuela (Favenpa) es de 4.129.587 unidades en todo el territorio nacional.

Distribución de los siniestros registrados según tipo de vehículo, año 2013



Sin embargo, es importante hacer el llamado a los conductores de todos los tipos de vehículos a mantener siempre actitudes prudentes tanto al momento de manejar como en otros ámbitos (mantenimiento del vehículo, conocimiento de las leyes existentes, respeto de las normas de tránsito, uso de los dispositivos de seguridad entre otros).

En cuanto a las motos, también presentan un alto grado de siniestralidad. Esto se debe principalmente al aumento de este tipo de vehículo como medio de transporte, debido a los bajos costos de adquisición y mantenimiento de las mismas, comparados con otro tipo de vehículos, así como a la facilidad de movilización y estacionamiento que proporcionan. De igual manera, las motocicletas se han convertido en un medio de sustento para personas que carecen de un trabajo en la economía formal venezolana, permitiendo un ingreso promedio semanal para conductores de mototaxis de hasta 5.000 Bs, cifra que se equipara al sueldo mínimo establecido según último aumento vigente para el 1ro de mayo de 2014, según Gaceta Oficial 40.401, que alcanza los 5.602 Bs., con el bono de alimentación incluido.

Es importante resaltar que el crecimiento exponencial del parque motorizado hace necesario de manera urgente la aplicación del reglamento existente para este sector, ya que son precisamente las imprudencias que sanciona este documento legal las que ocasionan y propician mayor número de accidentes. Es cada vez más común ver motos trasladando hasta cuatro personas, pasajeros o conductores que no utilizan los cascos o que trasladan a niños menores de 10 años, aun cuando el reglamento lo prohíbe de manera expresa. Parte del problema es la poca posibilidad de sanción y la escasa vigilancia que se aplica al sector en cuestión por parte de las autoridades.

Aunque el censo propuesto por el Instituto Nacional de Transporte Terrestre no se ha culminado de manera efectiva, representantes de la Fuerza Motorizada de Integración Comunitaria de Venezuela estiman que existen en Venezuela por lo menos dos millones de motorizados.

Cuando nos referimos a los vehículos de carga tenemos que estos están involucrados en por lo menos el 5% de los siniestros reportados. Esto implica necesariamente un interés y revisión del tema por parte de los entes y organismos encargados de este tema. De igual manera, se debe revisar la responsabilidad de las empresas que trabajan con este tipo de vehículos con el fin de establecer y definir responsabilidades y sanciones.

Es necesario que los conductores de los vehículos antes mencionados cuenten con la preparación necesaria para manejar de forma segura, y también es importante que conozcan las formas de distribución de cargas según el tipo de material que transportan, así como conocer las rutas alternativas de tránsito en caso de que la carga o el vehículo excedan el límite de altura permitido en túneles y elevados existentes en la ruta.

El caso de los minibuses y autobuses, aunque presentan un menor grado de siniestralidad también es un aspecto que se debe evaluar de manera precisa: si bien es menos común que estos se vean involucrados en hechos viales sabemos que cuando resultan inmersos en cualquier tipo de situación la cantidad de heridos o fallecidos tiende a multiplicarse, considerando que, como unidades de transporte público, están cargados de personas que son vulnerables ante cualquier tipo de siniestro.

Es importante considerar que durante épocas de asueto o períodos vacacional, la movilización de temporadistas y el flujo frecuente de este tipo de vehículos de transporte público por carreteras y autopistas aumentan los riesgos de sufrir algunos percances, muchas veces asociados con la falta de

mantenimiento de las unidades, por exceso de velocidad o exceso de pasajeros. Estas son algunas de las situaciones que deben revisar y controlar las autoridades pertinentes durante los operativos realizados en temporadas específicas como Navidades Seguras, Carnavales Seguros, Semana Santa Segura y Vacaciones Seguras.

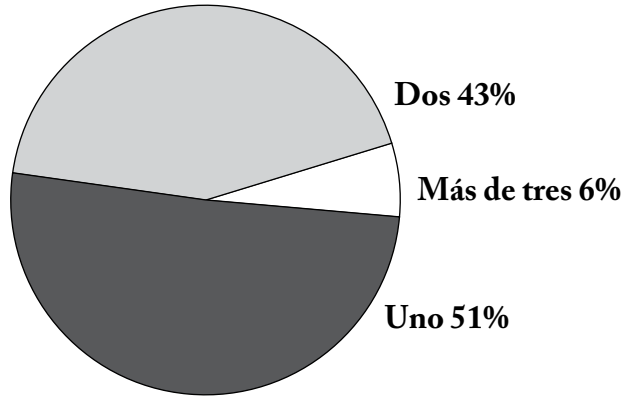
Otro factor de riesgo asociado al transporte público son los años de uso y la escasez de repuestos que provoca el mal estado o la inoperancia de las unidades. Según la Cámara de Fabricantes Venezolanos de Productos Automotores, el total del parque automotor en Venezuela (Favenpa), 29,4% del total del parque automotor de buses y minibuses tienen más de 18 años, es decir, son unidades que han cumplido su ciclo de vida, y que aún se mantienen activas, llenas de "remiendos" a pesar de no encontrarse en buenas condiciones.

Ante la situación del transporte público, el gobierno nacional a finales del año 2013 presentó la llamada Misión Transporte que sustituiría por lo menos 80.000 autobuses a nivel nacional. Aunque aún no se conoce la fecha de arribo de dichas unidades al país, este sería un aporte considerable para la renovación de las flotas existentes, que ya no encuentran en condiciones de prestar servicio y cuyo número también resulta insuficiente con respecto al número de usuarios.

Según número de vehículos involucrados:

Considerando una muestra de 1.959 siniestros observamos que en 51% de los casos se vio involucrado un solo vehículo, en 43% de los casos dos y en 6% más de 3 vehículos.

Distribución de los siniestros registrados según número de vehículos involucrados, año 2013



En la siguiente tabla analizamos el número de vehículos involucrados en hechos viales según tipo de siniestro. En los casos en los que está involucrado un solo vehículo se trata generalmente de arrollamientos, volcamientos o choques con obstáculos fijos (defensa de las vías, postes, muros o divisores de canales), mientras que en los casos en los que participan dos vehículos vemos que están más asociados con choques simples o arrollamientos, posiblemente de motorizados.

Cuando se encuentran involucrados más de 3 vehículos hablamos generalmente de choques múltiples. Son este tipo de incidentes los que provocan mayor número de lesionados o fallecidos. Algo similar a lo que ocurre cuando colisionan, chocan o se vuelcan autobuses de transporte de pasajeros.

Número de vehículos involucrados según tipo de siniestro, año 2013

Tipo de siniestro	Nº de Vehículos Involucrados				
	Uno	Dos	Más de tres	No informa	Total
Arrollamiento	289	99	8	30	426
Choque con obstáculo fijo	190	13	0	3	206
Choque con vehículo estacionado	0	14	1	1	16
Choque múltiple	2	68	87	8	165
Choque simple	26	607	15	6	654
No informa	72	15	3	92	182
Otra	82	8	1	2	93
Volcamiento	329	25	5	3	362
Total	990	849	119	145	**2104**

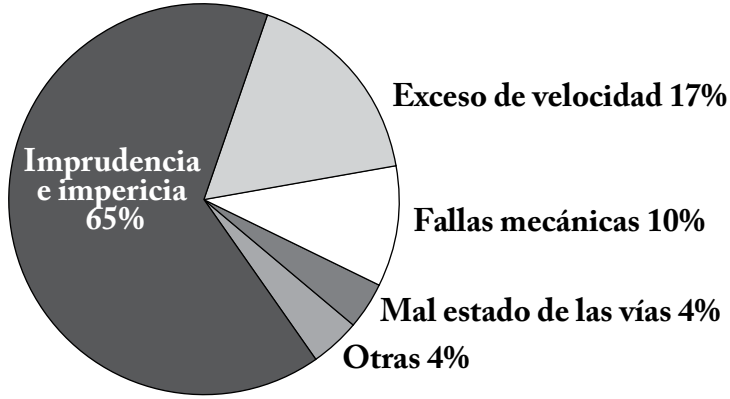
Según posibles causas:

De un total de 2.104 registros tenemos que solo 1.014 registros aportan datos sobre las posibles causas, de ellos 65% de los hechos viales son causados por imprudencia o impericia, 17% por exceso de velocidad, 10% por fallas mecánicas, 4% por el mal estado de las vías y 4% por otras causas, entres las que se encuentran obstáculos en la vía, clima adverso y consumo de alcohol.

El hecho de que la imprudencia e impericia predominen como factor determinante en los siniestros viales indica que tantos los conductores de los distintos tipos de vehículos como los peatones mismos están incumpliendo, irrespetando o ignorando las normas existentes, sin ningún tipo de conciencia de los riesgos que se pueden estar provocando o corriendo en algunos casos.

Por su parte, el exceso de velocidad también es reportado como otra de las causas de accidentes. Esto sucede generalmente porque se ignoran las velocidades permitidas en las distintas vías: carreteras, autopistas, avenidas. Esta situación también podría estar asociada a factores como el estrés, el apuro, el consumo de alcohol o de otras sustancias psicotrópicas.

Distribución de los siniestros registrados según posibles causas, año 2013



Dentro de la categoría "otras causas" aglomeramos algunas que no son tan representativas para mostrarlas de manera individual: clima adverso, consumo de alcohol y obstáculos en la vía. Todas ellas representan el 4% del total de registros.

Lo discutido en los dos últimos párrafos hace evidente la necesidad de implementar campañas de concientización de riesgos y responsabilidades al momento de conducir: no se trata de saber manejar, se trata hacerlo de manera segura tanto para quien conduce como para los otros usuarios. Manejar de manera segura es evitar riesgos, haciendo el correcto mantenimiento del vehículo, cumpliendo con las reglas existentes, usando de

manera correcta los dispositivos de seguridad y detectando cuando las capacidades como conductor se ven afectadas por la fatiga o el cansancio, por ejemplo.

Desde el Observatorio de Seguridad Vial consideramos que se debe asumir y dar a conocer que las principales causas de los accidentes son debidas al factor humano. Si bien existen factores influyentes como el mal estado de las vías o la poca iluminación de las mismas, estas no representan un porcentaje considerable dentro de la muestra. De allí la necesidad de crear conciencia acerca de nuestras responsabilidad y la necesidad de manejar de manera prudente , aun cuando se consideren factores como los antes mencionados.

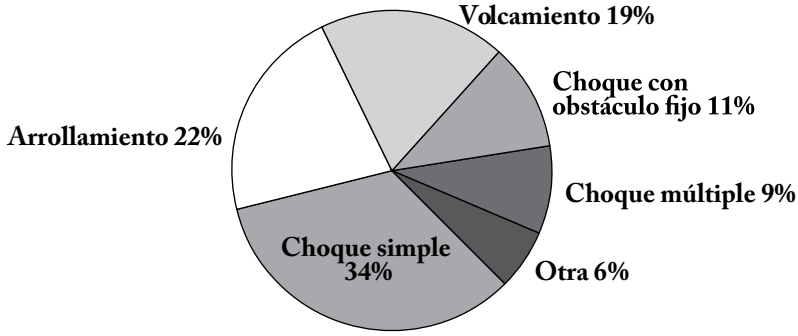
Según tipo de siniestros:

De los 1.922 registros pudimos apreciar que el grueso de los mismos, equivalente a un 34%, fueron choques simples, 22% fueron arrollamientos, 19% volcamientos, 11% fueron choques con obstáculos fijos, 8% choques múltiples y 6% otras causas.

Cuando hablamos de choques simples o múltiples no nos referimos al número de lesionados o fallecidos sino al número de vehículos involucrados en la colisión, es decir, que estamos hablando de la colisión de dos vehículos. El "choque múltiple" es aquel donde resultan involucrados más de dos vehículos.

Los choques con obstáculos fijos se refieren a la colisión de vehículos contra postes, muros, viviendas o cualquier tipo de estructura firme que exista en la vía o al borde de ela. Los arrollamientos pueden referirse a peatones, motorizados o ciclistas, es decir, a usuarios vulnerables que transitan por las vías de manera habitual.

Distribución de los siniestros registrados según su tipo, año 2013



Cuando analizamos los tipos de siniestros con el tipo de vehículo involucrado obtenemos datos interesantes. Por ejemplo, los automóviles resultan más propensos a involucrarse en choques simples, arrollamientos y volcamientos. Ante esta afirmación es necesario recordar que son los vehículos los que tienen mayor participación en el parque automotor y, por ende, en las vías del país.

Por su parte, el hecho vial más común en los autobuses es el volcamiento. Esto se debe en muchas ocasiones a fallas mecánicas, exceso de velocidad e incluso exceso de pasajeros, los cuales suceden frecuentemente durante los períodos vacacionales, donde el interés de las personas de desplazarse a los diferentes destinos turísticos aumentan el número de unidades circulando en las principales vías del país, por lo que aumentan los riesgos de sufrir algún tipo de siniestro.

En el caso de las bicicletas, aunque son una muestra muy pequeña, podemos ver que el 99% de los siniestros están asociados a arrollamientos, por lo que es necesario hacer un llamado a la creciente comunidad de ciclistas en todo el país para que extremen las medidas de seguridad (el uso de

cascos, uso de material reflectante en caso de circular de noche, el uso de ciclovías o rutas que por sus características brinden una circulación más segura, organización de rodadas en grupo que los permita hacerse más visibles y ser auxiliados en caso de una avería o siniestro).

Número de vehículos involucrados según su tipo y el tipo de siniestro, año 2013

	Tipo de Siniestro							
Tipo de Vehículo	**Arrolla-miento**	**Choque con obstáculo fijo**	**Choque con vehículo estacio-nado**	**Choque múltiple**	**Choque simple**	**No informa**	**Otra**	**Volca-miento**
Autobuses	7	10	1	13	29	2	4	31
Automóviles	191	95	8	92	285	27	17	161
Bicicletas	10	0	0	0	1	0	0	0
Minibuses	13	3	0	4	12	2	4	18
Motocicletas	118	74	3	34	242	100	63	68
No informa	50	2	0	6	9	49	1	10
De carga	20	10	1	9	38	1	1	43
Especiales	17	12	3	7	38	1	3	31
Total	**426**	**206**	**16**	**165**	**654**	**182**	**93**	**362**

Es necesario destacar que tanto ciclistas como conductores de vehículos de tracción de sangre deben respetar las mismas normas establecidas para los vehículos de motor, es decir, no deben circular por las aceras, ni manejar en sentido contrario al establecido. Tampoco podrán zigzaguear entre vehículos y deben indicar sus maniobras con movimientos de brazos y manos que permitan a los conductores conocer su trayectoria de manera anticipada.

En cuanto a las motocicletas, podemos ver que la mayoría de los siniestros en los cuales se ven involucradas son choques simples y arrollamientos. Esto se debe a la vulnerabilidad de las motos en comparación con otros vehículos, así como a las características de la circulación de las mismas, que facilitan su participación en choques simples.

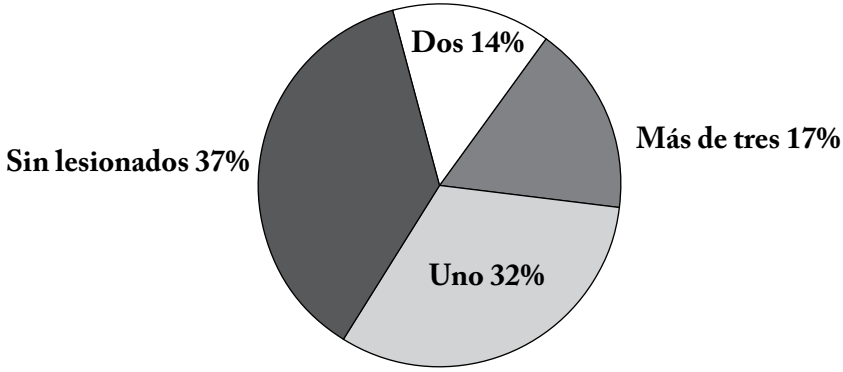
Los conductores de motos deben considerar que ellos son, prácticamente, la carrocería de la moto, y ante cualquier evento resultan directamente afectados. Es por ello que se deben extremar las normas y medidas que garanticen la vida e integridad física de quienes usan las motos como medio de transporte.

Por su parte, los vehículos de carga se ven principalmente involucrados en choques simples y volcamientos. Generalmente, los choques simples están asociados a errores de cálculo en el momento de circular por vías estrechas o con gran aglomeración de vehículos. Cuando analizamos los volcamientos vemos que la mayoría están asociados con exceso de velocidad, impericia e imprudencia.

Según números de lesionados:

De 1.930 registros que contienen la información asociada a números de heridos tenemos que en 37% de los casos no se registraron accidentados en el hecho vial señalado, en un 32% se registró un solo lesionado, en un 14% se presentaron por lo menos dos lesionados y en otro 17% se registraron más de 3 lesionados.

Distribución de los siniestros registrados según número de lesionados, año 2013



En 63% de los siniestros viales reportados hubo heridos, lo que representa un porcentaje bastante alto de siniestralidad y, de igual manera, ocasiona para el estado y para los familiares de los lesionados gastos y cuidados especiales, por lo menos los primeros 4 meses después del hecho vial.

Según una investigación realizada por la Cadena Capriles, en noviembre de 2013, refiriéndose estrictamente al caso de los motorizados, pudimos conocer que 7 de cada 10 pacientes ingresan por politraumatismos (fracturas en varias partes del cuerpo), por lo que permanecen internados en hospitales por lo menos un mes, generando un costo promedio de 300.000 Bs.

En los casos en que las lesiones ocasionadas sean más complejas, el tiempo de hospitalización se extiende a cuatro meses, en promedio, mientras que los costos ascienden a 900.000 Bs. por paciente. Esto sin contar los insumos o materiales (tornillos, placas de reconstrucción, alambres de Kirschner, clavos bloqueados o intramedulares, fijadores externos, entre otros) que se necesiten para la intervención y que en muchos de los casos deben ser aportados por los mismos pacientes.

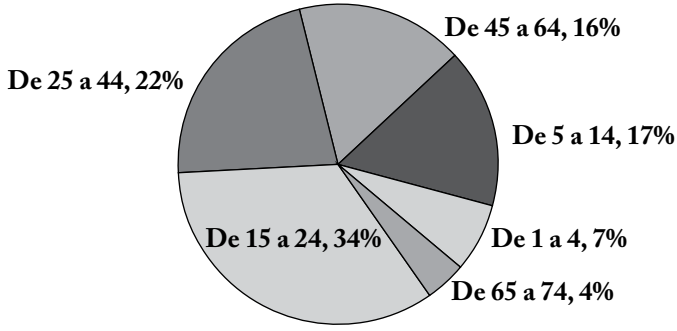
Todos estos costos tampoco incluyen los de rehabilitación, dotación de medicamentos o ayuda psicológica en caso de que sea necesario. En cuanto a los procesos de rehabilitación, dependen de las lesiones sufridas y pueden llegar a extenderse por un periodo de cuatro meses adicionales, en los que obviamente el afectado no puede integrarse a sus actividades habituales y debe ser acompañado en el proceso por amigos y familiares que financien la recuperación y le brinden el apoyo emocional y psicológico necesario.

Lesionados según edad:

Del total de 2.104 registros obtuvimos un reporte de 7.095 heridos, es decir, por cada siniestro registrado hubo en promedio tres lesionados. Al momento de usar los datos de los 7.095 heridos, excluimos de la muestra aquellos que no informaban edad, así como el grupo "menores de 1 año" y el de "más de 75", por aportar datos muy pequeños cuyo porcentaje fue igual a cero.

Una vez hecha la aclaratoria presentamos los resultados. El 7% de los lesionados pertenecen al grupo de 1 a 4 años, 17 % a los de 5 a 14 años, 34% al grupo de 15 a 24 años, 22% al grupo de 25 a 44 años, 16% al grupo de 45 a 64 años, mientras que el 4% restante corresponde al grupo de 65 a 74 años.

Distribución de los heridos según edad, año 2013



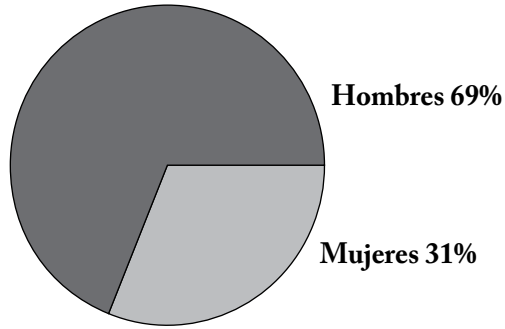
En el caso de los lesionados, los grupos de edad de 15 a 24 y de 25 a 44 resultan los más vulnerables con respecto a los otros grupos, acumulando 56% de los siniestros registrados.

De igual manera, los grupos de 1 a 4 años y de 5 a 14 años son grupos en riesgos o con tendencia a ser vulnerables. En ellos se acumula 24% de los datos registrados. Considerando esta situación es que se deberían desarrollar campañas de educación y prevención vial que permitan, desde los primeros niveles de educación, crear conciencia sobre los riesgos existentes tanto al momento de manejar como cuando fungen de pasajero, peatón, ciclista o motorizado.

Lesionados según sexo:

De 7.095 registros solo 4.948 informan sobre el sexo de los lesionados, de ellos 69% eran de sexo masculino y 31% de sexo femenino. Estas cifras concuerdan totalmente con los hallazgos del Anuario de Mortalidad, donde en el caso de los fallecidos se observa la misma tendencia: son los hombres jóvenes, entre 15 y 44 años los más vulnerables en cuanto a seguridad vial se refiere.

Distribución de los heridos según sexo, año 2013

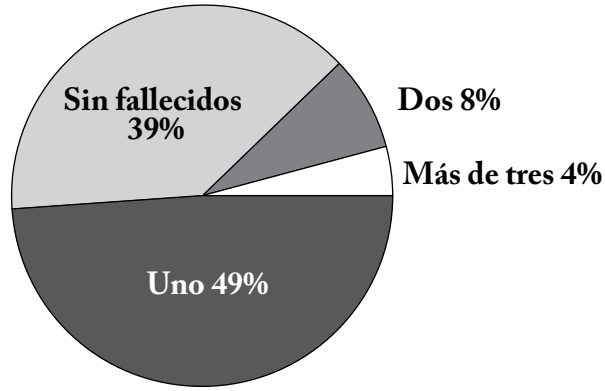


Este comportamiento quizás obedezca a hábitos masculinos, como por ejemplo, manejar de una manera más agresiva. Los hombres tienen más tendencia a demostrar su valentía detrás del volante, en muchos casos sin medir los riesgos existentes. También hay que recordar que son hombres quienes mayormente fungen de conductores de taxis, moto taxis y transportes públicos, por ende, son ellos los que están más expuestos a cualquier situación en la vías.

Según número de fallecidos:

Cuando nos referimos al número de fallecidos por siniestro encontramos que de los 1.904 registros que brindan información, 39% de los hechos viales no registraron fallecidos, 49% registro por lo menos un fallecido, en 8% hubo dos fallecidos, mientras que en 4% de los registros se presentaron más de tres personas fallecidas.

Distribución de los siniestros registrados según número de fallecidos, año 2013



Como podemos ver, en 61% de los casos los siniestros viales resultan fatales para quienes se ven involucrados en ellos, esto hace evidente la necesidad de implementar acciones concretas que permitan disminuir estos altos niveles de siniestralidad.

Por cada uno de estos fallecidos en siniestros viales queda un núcleo familiar totalmente trastocado o afectado. Esto acarrea modificaciones en la dinámica familiar, no solo en lo social sino en lo económico. Al igual que cuando ocurre un lesionado y la familia debe asistirlo en los costos que su recuperación amerite, en el caso de los fallecidos los familiares deben responder por las consecuencias que ese siniestro ocasione a otras personas o familias, debe cumplir con gastos funerarios y obligaciones económicas que no se tenían contempladas dentro del gasto familiar.

Es imposible hacer incidencia sobre la mortalidad en siniestros viales si no se hace del conocimiento de todos los usuarios de las vías de los riesgos existentes y las consecuencias que pueden desprenderse de malas hábitos y actitudes, así como del desconocimiento/incumplimiento de las normas y reglamentos existentes.

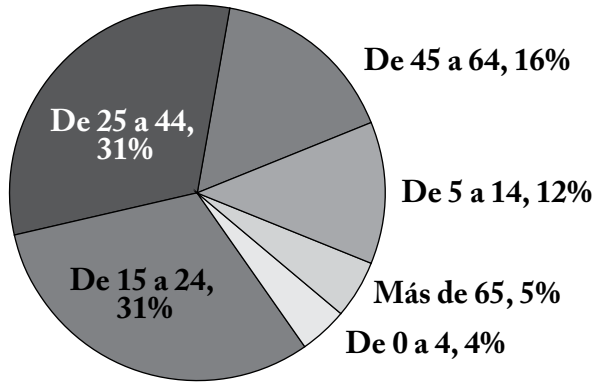
Fallecidos según edad:

En 2.104 registros obtuvimos un total de 1.197 fallecidos reportados, es decir, un promedio de un fallecido por cada siniestro vial, una relación mucho menor a la de los lesionados. Es importante destacar que el número de lesionados supera casi seis veces el número de muertes registradas. En este caso podríamos decir que por cada fallecido se registraron seis lesionados.

Cuando procedimos a analizar la distribución de las muertes por grupo de edad decidimos unir el grupo de menores de un año con el de 1 a 4 años,

para hacer visibles dos grupos con registros muy bajos, que en total suman 4%. De igual manera, repetimos el procedimiento con los grupos de 65 a 74 años y de más de 75 años, cuya suma en total representa el 5% de las muertes registradas. La muestra considerada para el número de fallecidos fue de 944, excluyendo de la misma los datos que no aportaban información con respecto a la edad del fallecido.

Distribución de los fallecidos según edad, año 2013



Para empezar, podemos ver como el grupo de edad de 0 a 5 acumula 4% de los registros, 13% corresponde al grupo de 5 a 14, 16% para los de 45 a 64 años y 5% para los que entran en el grupo de más de 65. Estas cifras resultan más llamativas en el grupo de 5 a 14 años, porque son los niños y adolescentes quienes resultan altamente perjudicados.

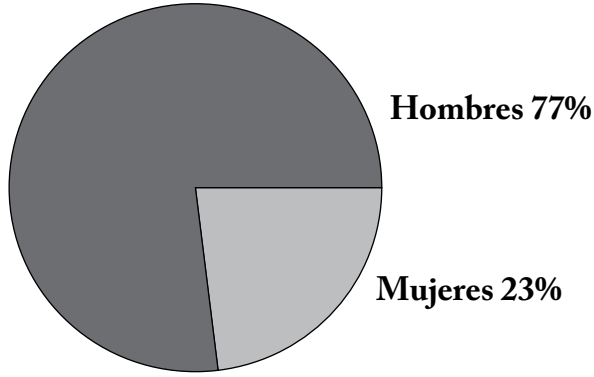
En cuanto al grupo de los jóvenes de 15 a 44 años, vemos como acumulan 62% de los registros, una situación similar a las presentadas en el *Anuario de Mortalidad* con este mismo grupo, lo cual resulta alarmante: la población joven y económicamente activa pierde su vida de manera irremediable en situaciones que son 100% previsibles y prevenibles.

Esta situación no afecta solo a las familias de los fallecidos sino al país en líneas generales. Cada muerte representa una pérdida para el sector productivo y una carencia enorme por parte del estado, en el sentido de proveerle a sus habitantes condiciones más seguras y estables, donde los riesgos de perder la vida en un siniestro vial sean efectivamente disminuidos.

Según sexo:

Del total de 1.114 registros asociados al sexo de los fallecidos tenemos que 23% fueron de sexo femenino y 77% de sexo masculino.

Distribución de los fallecidos según sexo, año 2013



El hecho de que el 77% de los registros correspondan a los hombres supera incluso el porcentaje en que los hombres resultan lesionados en los siniestros. Podríamos decir que, en el caso de los hombres, los siniestros resultan más mortales. Es necesario considerar los posibles factores que influyen en que sean precisamente los hombres jóvenes los que resulten afectados de manera mortal en los siniestros viales.

Consideramos que en consideración al punto anteriormente planteado se hace necesario generar un conjunto de políticas públicas dirigidas a

superar esta condición de vulnerabilidad en cuanto a seguridad vial se refiere. Debemos analizar si estos resultados obedecen a un mal uso de los dispositivos de seguridad, a omisión o desconocimiento de las reglas, a estilos o hábitos de comportamiento al volante o simplemente a que son hombres la mayoría de los conductores de vehículos automotores.

En Venezuela es urgente tomar conciencia de que el factor humano es clave para reducir los riesgos asociados a siniestros viales. Debemos empezar a tomar conciencia de que cada día son más vidas las que se pierden en las vías y que más personas quedan lesionadas tras haber estado involucrado en un hecho vial, independientemente de su condición (como peatón, conductor, motociclista o ciclista).

CAPÍTULO III

Análisis de la Ley de Tránsito y su reglamento

Celia Herrera

La Ley de Transporte Terrestre en vigencia fue promulgada en Gaceta Oficial N° 38.985 del 1 de agosto de 2008.

Este documento legal que comprende 215 artículos, está estructurado en ocho títulos,que a su vez se desagregan en capítulos de acuerdo con los aspectos de interés que abordan. Los títulos señalados incluyen: de las disposiciones fundamentales, de las autoridades administrativas, del registro del Sistema Nacional de Transporte Terrestre, del transporte terrestre, de los servicios de transporte, de la infraestructura vial, de las infracciones y sanciones administrativas y de la responsabilidad de las sanciones por infracción, de los procedimientos.

Entre las disposiciones fundamentales, en el artículo 1 queda expresado el objeto de la ley de la siguiente manera: "La presente Ley 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...".

Como corresponde a una ley, el tratamiento de sus contenidos es general, dejando especificidades al Reglamento de la Ley, mismo que hasta ahora no se ha desarrollado acorde a los requerimientos de los tiempos, manteniéndose en vigencia el Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre, co-

rrespondiente al Decreto 2.542, promulgado en Gaceta Oficial Nº 5.240 Extraordinario del 26 de junio de 1998, en vigencia hasta la fecha y que se desarrolló en concordancia con la Ley de Tránsito Terrestre de 1996.

De allí, puesto que el marco legal rector nacional lo constituyen la Ley de Transporte Terrestre (LTT) y el Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre (RLTT), es inminente la necesidad de desarrollar un documento que se ajuste a los contenidos de la ley vigente, lo que debe además ser una oportunidad para incorporar temas que no han sido abordados hasta la fecha, pues el único intento reciente que además fracciona el tratamiento sistémico del transporte terrestre lo constituye el Decreto Nº 8.495, mediante el cual se dicta el Reglamento parcial de la Ley de Transporte Terrestre sobre el uso y circulación de motocicletas en la red vial nacional y el transporte público de personas en la modalidad individual moto taxis, promulgado en Gaceta Oficial Nº 39.771 del 4 de octubre de 2011, sin que se aplique hasta la fecha.

La propuesta sobre los contenidos que debía comprender un nuevo Reglamento de la Ley de Transporte Terrestre (RLTT), pasa por la revisión de los temas que alude la LTT, en la que además quedan expresadas algunas indicaciones sobre cuáles disposiciones deben desarrollarse en un documento de tal tenor.

En tal sentido, los contenidos de la LTT se desarrollan, en términos generales, en relación con los siguientes temas:

- Título I. El objeto de la Ley, la finalidad del Sistema Nacional de Transporte Terrestre (SNTT), la naturaleza del régimen del transporte terrestre y la distribución de competencias en los ámbitos del Poder Público Nacional, Estadal y Municipal; los destinatarios del SNTT; el registro del SNTT, el registro de accidentes, infracciones

y sanciones, y otros registros locales y regionales; el sistema de transporte terrestre internacional; los principios del SNTT; los derechos y deberes de los usuarios y las usuarias.

- Título II. Capítulo I. Las autoridades administrativas del transporte terrestre, órgano rector del transporte terrestre, órganos de ejecución (encargadas de realizar y verificar el control del SNTT); control de la circulación del tránsito; homologación de las policías; carácter excepcional de la Fuerza Armada Nacional.
- Título II. Capítulo II. Instituto Nacional de Transporte Terrestre (INTT), atribuciones, patrimonio, ingresos; directorio, requisitos y condiciones que deben reunir los miembros del ente, responsabilidad de los miembros; atribuciones del Presidente o Presidenta del Instituto; atribuciones del Vicepresidente o Vicepresidenta del Instituto.
- Título II. Capítulo III. Fondo de Apoyo a la Seguridad Vial, creación, Junta Administradora del Fondo, recursos, depósito de los recursos, distribución de los recursos por multas y revisiones.
- Título III. Capítulo I. Registro Nacional de Vehículos y de Conductores y Conductoras, autoridad competente, carácter público del Registro, presencia y certificación de los actos de traspasos y registros, vehículos exceptuados del Registro Nacional, desincorporación de vehículos por programas de renovación, certificaciones y reportes, centros de componentes automotrices usados, organizaciones aseguradoras.
- Título III. Capítulo II. Clasificación de los vehículos, condiciones de seguridad de estos, dispositivos de control y registro de velocidad, mecanismos de control de velocidad, autorización y asignación de

placas identificadoras de vehículos a comercializar, certificado de homologación de vehículos, certificado de homologación previa comercialización; revisión técnica, mecánica y física de vehículos; estaciones para la revisión técnica, procedimientos de la revisión, verificación legal de vehículos usados, obligación de desincorporación de vehículos del Registro, modificaciones a vehículos, pólizas de seguros, placas identificadoras, reposición de las placas identificadoras, vehículos con placas extranjeras, permiso provisional.

- Título III. Capítulo III. Licencia de conducir, registro de licencias, requisitos adicionales, licencia para extranjeros y extranjeras, clasificación de las licencias para conducir, licencias especiales, licencias para funcionarios y funcionarias diplomáticos y consulares; suspensión, anulación y revocación de los permisos de conducir.

- Título III. Capítulo IV. Propietarios y propietarias de vehículos, obligaciones; obligación del conductor o conductora.

- Título IV. Capítulo I. Libre tránsito a propósito de la circulación; dispositivos para el control del tránsito; conservación, mantenimiento de la señalización y demarcación; horarios para el transporte de carga; regulación de la utilización de obstáculos en las vías, remoción de obstáculos, responsabilidad por remoción de vehículos; competencias deportivas; permisos para la ejecución de trabajos en la red vial nacional, paralización de los trabajos en la red vial nacional; condiciones de circulación de los peatones y vehículos no motorizados; restricciones para la ocupación de los asientos delanteros de los vehículos; obligaciones en casos de accidentes; tiempo de conducción y descanso.

- Título IV. Capítulo II. Obligatoriedad de la educación y seguridad vial, participación ciudadana, publicidad institucional y comercial,

prohibición de instalación de medios publicitarios, prohibición de colocación de cierto tipo de publicidad, señales de tránsito.

- Título V. Capítulo I. Competencias de la autoridad nacional en materia de servicios de transporte, de las autoridades metropolitanas y mancomunidades, de los municipios, competencia en el transporte de carga, control de carga.
- Título V. Capítulo II. Clasificación del servicio de transporte terrestre, prestación del servicio por parte de empresas de transporte nacional e internacional,
- Título V. Capítulo III. Permisos, otorgamiento, nulidad, seguridad jurídica para empresarios y empresarias del transporte.
- Título V. Capítulo IV. Prestación del servicio de transporte terrestre público, personas que podrán prestar el servicio, uso de terminales, cambio de uso, derechos del pasajero y pasajera, reparación por incumplimientos de operadores, deberes del usuario y de la usuaria.
- Título V. Capítulo IV. Clasificación de las rutas del servicio de transporte terrestre público; rutas urbanas, suburbanas, interurbanas.
- Título V. Capítulo V. Modalidades del servicio de transporte terrestre público; modalidad colectivo y sujeción de esta; modalidad individual; condiciones de la suspensión, revocación y extinción de la certificación de prestación del servicio.
- Título V. Capítulo V. Modalidades del transporte privado; modalidad estudiantil, turística, servicio de transporte turístico extranjero, personal, modalidad alquiler de vehículos con o sin chofer.
- Título V. Capítulo VIII. Prestación del servicio de transporte auto-

motor terrestre de carga, personas que lo prestan, carga de alto riesgo, clasificación del servicio, certificación para prestar el servicio, generadores y equipos de control de carga; prestación del servicio de carga de alto riesgo, características del servicio de carga de alto riesgo, examen para la conducción de vehículos con cargas de alto riesgo y sobredimensionados.

- Título V. Capítulo IX. Servicios conexos al transporte terrestre, definición y tipos, estudios requeridos en servicios conexos, competencia en los servicios de terminales públicos de pasajeros y pasajeras, suspensión y revocación de la licencia de operación, servicios conexos sobre la vialidad nacional; ubicación, supervisión y control de los paradores viales; certificación de terminales de transferencia e ínter modales de carga; permiso para operar como escuela del transporte, instructores e instructoras de la escuela del transporte; regulación y permiso de los estacionamientos.
- Título V. Capítulo IX. Régimen tarifario, fijación y regulación de las tarifas del transporte terrestre público de pasajeros y pasajeras, métodos y procedimientos básicos a ser aplicados en la fijación de tarifas; autoridades competentes; fijación de las tarifas de los servicios en los terminales públicos; tarifas en el transporte de cargas; fijación de tarifas por concepto de remolque, guarda y custodia; obligación de mantener a la vista las tarifas.
- Título VI. Capítulo I. Infraestructura vial, normas y procedimientos técnicos; derecho de vía; vías nacionales y estadales; autorización dentro del derecho de vía; obligación de reparar; vías alternas.
- Título VI. Capítulo II. Competencias a propósito de la infraestructura vial; competencia nacional, coordinación nacional y estadal; in-

ventario de las características físicas de la red vial; actividades viales coordinadas con el Ejecutivo Nacional; competencia municipal; coordinación en casos de contingencias.

- Título VI. Capítulo II. Administración de vías nacionales, plan del sistema vial, concesiones de nuevas vías, inspección de proyectos bajo concesión, uso de lo recaudado en las estaciones de peaje, mancomunidades; estudio técnico –económico– financiero para instalar o actualizar estaciones recaudadoras de peaje en las vías nacionales.

- Título VII. Capítulo I. Infracciones y sanciones administrativas; sanciones graves, menos graves, leves, amonestaciones, sanciones muy graves; infracciones y sanciones a personas jurídicas, sanciones por exceso de carga, sanciones aplicables a conductores y conductoras de vehículos pertenecientes a entes de la administración pública; reincidencia; excedente de pasajeros y pasajeras, y carga transportada; suspensión de la licencia o título profesional de conducir; retención de la licencia o título profesional de conducir; casos de retención de los vehículos; extralimitación de funciones; sanción por infracción en la instalación de vallas publicitarias; sanción por avisos publicitarios en vehículos de transporte; prescripción de las infracciones; sanciones e infracciones en materia de infraestructura vial; sanciones e infracciones en materia de terminales; lapso para pagar las multas; juicio ejecutivo; restricciones de los trámites en la materia; procedimiento para aplicación de multas.

- Título VII. Capítulo II. Responsabilidad civil por accidentes de tránsito, reparación de daños, límite de responsabilidad de los propietarios o propietarias de los vehículos, accidentes de tránsito bajo los efectos del alcohol y otras sustancias, denuncias por incumplimiento

del seguro de responsabilidad civil, prescripción de las acciones civiles, disposiciones especiales.

- Título VIII. Capítulo I. Procedimientos administrativos por infracciones, establecimiento de la responsabilidad administrativa, procedimiento, daños materiales, inicio del procedimiento de multa, acto de comparecencia, conclusión anticipada del procedimiento por pago de multa, lapso probatorio, decisión, recursos contra la decisión, responsabilidad del funcionario o funcionaria por decisión extemporánea, notificación de la decisión, curso de orientación en la materia de educación y seguridad vial, obligación de remisión de estadística sobre accidentes de tránsito, protección de los derechos del usuario y de la usuaria.
- Título VIII. Capítulo II. Procedimiento civil, acción civil.
- Título VIII. Capítulo III. Procedimiento penal, remisión al Código Orgánico Procesal Penal, autoridad administrativa, investigación técnica de los accidentes de transporte terrestre.

Del análisis del contenido mencionado de la LTT, se desprende que de los 215 artículos de la ley, se hace referencia en 71 de ellos a aspectos que el Reglamento debe comprender. Esto representa un 32,56% del articulado, lo que a simple vista y en términos de proporciones acusa una necesidad de generación de contenidos que se constituyan en el nuevo reglamento de ley.

A este respecto, con base en la ley vigente, seguidamente se exponen los temas que debían desarrollarse en un nuevo Reglamento o cuando menos actualizarse en el Reglamento vigente (lo que se indica según el caso).

- Normas y procedimientos para el registro de accidentes, infracciones y sanciones, que deberá llevar el INTT a través del Cuerpo Técnico

de Vigilancia del Transporte Terrestre (CTVTT). Al respecto, por un lado el reglamento en vigencia no contempla tal registro, por otro, con la homologación de los efectivos de circulación a la Policía Nacional Bolivariana, donde el CTVTT forma parte de un contingente de esta, pues es importante abordar el tema en un nuevo reglamento, unificando criterios en el levantamiento de incidentes viales y sistematizando la base de datos para que todas las autoridades competentes que realicen procedimientos relacionados con accidentes, infracciones y sanciones, puedan remitir la información al Instituto, de conformidad con las normas y procedimientos establecidos en el Reglamento de esta Ley, al tiempo que puedan consultar la información oportunamente, desde cualquier punto del territorio nacional y en forma expedita.

Es propicio exhortar a las instancias con competencia en la materia para que se mantenga esta base de datos actualizada y accesible, incorporando las ventajas de la tecnología y medios digitales, especialmente a los fines de documentar investigaciones y estudios asociados a planes, programas y proyectos de educación y seguridad vial.

- Establecimiento de normas en cuanto a formato, contenido, reporte y demás elementos de apoyo, a propósito de los registros locales y regionales, que deben llevar las autoridades municipales, metropolitanas y estadales, y remitir al INTT, en su obligación de llevar los registros actualizados del Sistema Nacional de Transporte Terrestre y sus servicios conexos, dentro de su respectiva jurisdicción y competencia.

Cabe referir que este tema no está en el RLTT en vigencia y debe desarrollarse, a fin de estructurar lineamientos uniformes que permitan estandarizar los registros, incorporando además las nuevas tecnologías para crear

ambientes de manejo de información oportuna y renovada en todas las instancias de gobierno con competencia en la materia.

- Disposiciones sobre el servicio de transporte terrestre internacional de personas y de carga, que deberá atender a los lineamientos dispuestos para el resto del transporte, salvo en los casos en que existan acuerdos, convenios y tratados internacionales suscritos por la República Bolivariana de Venezuela y otras naciones, en los que se establezcan otras disposiciones, que privarán en tales casos.

A este respecto el actual RLLT refiere que a los efectos del transporte internacional, se aplicarán con preferencia a las disposiciones del mismo, "las contenidas en Tratados, Convenios y Acuerdos Internacionales sobre Tránsito Internacional y Transporte Comercial, en los que Venezuela sea parte".

- Competencias y ámbitos de actuación en el control de la circulación del tránsito, punto de muy especial significación, por cuanto la LTT señala que el CTVTT, "al igual que todos los órganos ejecutores, tienen la rectoría para el control de la circulación del tránsito, del transporte de personas y de carga, en las carreteras y autopistas o vías expresas nacionales, aun cuando atraviesen zonas urbanas, incluyendo dentro de estas los distribuidores y sus ramales principales de interconexión de alta velocidad y ocupación vehicular que se encuentren conexos con el Sistema de Vialidad Nacional. Igualmente, podrá inspeccionar los estacionamientos autorizados para guarda y custodia de vehículos, y demás atribuciones, de conformidad con esta Ley y su Reglamento".

Este punto debe actualizarse en un nuevo reglamento, por cuanto la centralización de la administración de las vías nacionales y obligatoriedad de la homologación de los efectivos del CTVTT y organismos policiales a la

Policía Nacional Bolivariana, bajo el nuevo esquema del policía integral, ha desencadenado conflictos de competencia y efectividad en materia de vigilancia y seguridad vial, en perjuicio de los niveles de supervisión y profesionalización de los funcionarios garantes de mejores condiciones de circulación a los usuarios de la vía pública.

Todo lo anterior es muy importante, por cuanto la LTT, en torno a la homologación de las policías, señala que "las policías que tengan a su cargo el control y vigilancia de tránsito, en su respectiva vialidad, distinta a la nacional, podrán asumir la fiscalización de las vías de su competencia, aplicando la legislación nacional", e incluso pueden levantar "accidentes de tránsito con daños materiales, siempre que los funcionarios hayan sido homologados por el Instituto Nacional de Transporte Terrestre…", pues "son nulas las actuaciones de los policías que no hayan sido homologados…".

- Disposiciones del Registro Nacional de Vehículos y de Conductores y Conductoras, en torno a los lineamientos sobre certificaciones de actos inscritos en el registro.

En relación con este tema el RLLT vigente incluye aspectos sobre un registro nacional de estacionamientos (no referido en la LTT), a propósito de "los establecimientos autorizados para actuar como depositarios de vehículos procesados o a la orden de las autoridades administrativas del tránsito terrestre u otras autoridades competentes". En tal sentido, es importante incorporar en un nuevo reglamento los lineamientos sobre regulaciones de operación de los estacionamientos como servicios conexos, en cuanto a requisitos para la obtención de certificados de operación y causales de suspensión y revocatoria.

- Atribuciones de Registradores Delegados o Registradoras Delegadas para tramitar la documentación de los actos de traspasos y ve-

hículos. Es oportuno señalar que este tópico no tiene referente en el RLLT en vigencia, por lo cual es un vacío que deberá ser cubierto en un nuevo reglamento.

- La tipología y características técnicas de los vehículos, en concordancia además con las especificaciones contenidas en las "Normas del Sistema Nacional de Calidad" según la LTT.

En el RLLT se desarrolla el tema, sin embargo en un nuevo reglamento es necesario actualizar los puntos. Es propicia la ocasión para recomendar que se dé especial énfasis y se incorporen novedades sobre peatones, ciclistas y motocicletas, en un enfoque de movilidad sostenible y accesibilidad universal.

- Términos de las condiciones de seguridad que deben cumplir los vehículos para garantizar su adecuado funcionamiento (tal como contar con los dispositivos que permitan obtener un registro gráfico de la velocidad y de la distancia recorrida), incluyendo especificaciones sobre la revisión técnica obligatoria. Es importante, en tal sentido, tomar en consideración las resoluciones que sobre el tema existan a nivel del Ministerio del Poder Popular para el Transporte Terrestre y las especificaciones COVENIN en esta materia.

Puesto que el desarrollo de las disposiciones debe acompañarse de aquellas contenidas en la legislación sobre ruidos y emisiones de gases contaminantes, aun cuando está fuera del alcance del reglamento por sí mismo, es oportuno destacar la inminente necesidad de la actualización de las normas asociadas: Decreto No. 2.217 del 23 de abril de 1992, Normas sobre el control de la contaminación generada por ruido, Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 4.418 Extraordinario; Decreto No. 2.673 del 19 de agosto de 1998, Normas

sobre emisiones de fuentes móviles, Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 36.532.

Sobre las características técnicas y detalles del equipamiento con que debe contar todo vehículo, se encuentran lineamientos en el actual RLTT, contenidos que deben ser actualizados con los ajustes de las novedades técnicas de los últimos tiempos, particularmente en torno a los avances tecnológicos.

- Disposiciones en torno a la autorización y asignación de placas identificadoras de vehículos, a los fabricantes, ensambladoras, carroceras e importadoras de vehículos a comercializar, con especificaciones sobre los requisitos que deberán cumplir estos y los compradores de vehículos a fin de que el INTT, como ente con competencia, evalúe y proceda en consecuencia.

El tema es abordado en extenso dentro del RLLT vigente, pero deben actualizarse las especificaciones acorde con los procesos y las instancias a la fecha, por ejemplo en el caso del registro de empresas.

- Requisitos y elementos para otorgar el certificado de homologación de vehículos, tópico que deberá generarse en un nuevo reglamento, pues no está expuesto en el actual RLLT, dejando un vacío por atender.

- Especificaciones sobre forma de acceder a los sistemas de información y de verificación legal de vehículos usados, de modo que el interesado pueda verificar las condiciones legales de cualquier unidad, mediante consulta al Registro Nacional de Vehículos y de Conductores y Conductoras, o ante una solicitud de realización de la experticia de verificación de seriales y características por ante los funcionarios

especializados o funcionarias especializadas del Cuerpo Técnico de Vigilancia del Transporte Terrestre.

De este tema no hay nada escrito en el RLLT actualmente en vigencia, constituyendo un vacío. De allí que será necesario en un nuevo reglamento generar las disposiciones correspondientes.

- Requisitos y formas para la desincorporación de vehículos, deben desarrollarse en el nuevo reglamento, a efectos de desincorporar del registro aquellos vehículos declarados inservibles; tópicos que acusan actualmente un vacío, por cuanto no se abordan en el RLLT vigente.

- Lineamientos para la reposición de placas identificadoras, en los casos de destrucción o deterioro, robo, hurto o extravío de estas. En el RLLT actual se indican los requisitos que deben atender los interesados a tal fin, pero deben ajustarse en un nuevo reglamento acorde con los procesos establecidos por las instancias correspondientes, para la fecha.

- Términos para la expedición del Certificado Médico de Salud Integral por parte del Ministerio del Poder Popular con competencia en materia de salud, lo que debe desarrollarse en concordancia con las disposiciones que al respecto señale el Ministerio del Poder Popular de Transporte Terrestre, ajustando el contenido de lo que sobre el tema indica en el Reglamento vigente, en un nuevo reglamento.

- Requisitos y condiciones para la obtención de licencias de conducción, incorporando aquellos requerimientos adicionales como cursos, exámenes y otros, en casos particulares como para la obtención de licencia de conducir vehículos destinados al transporte de carga, transporte terrestre público de pasajeros y pasajeras, transporte escolar, turístico, de ambulancias, de bomberos, de valores, policiales o

similares. Vale recomendar especial tratamiento a los requisitos para otorgar licencia de conducción en el caso de transporte de carga de materiales y desechos peligrosos.

Este tema se trata en extenso en el RLTT, en el que se señalan los requisitos. Sin embargo, debe generarse un proceso de actualización de los contenidos en un nuevo reglamento sobre la base de lo que al respecto señala la LTT, particularmente considerando la clasificación de las licencias por grados y los títulos profesionales, que corresponden a la tipología de los vehículos y la capacidad que requiere un conductor en consecuencia, incluyendo además disposiciones para otorgar licencias a extranjeros.

Bajo la óptica de la movilidad sostenible y la accesibilidad universal, debe darse tratamiento a los requisitos para expedir licencias a personas con discapacidad, que si bien se trata en el actual RLTT, debe ajustarse este contenido a los avances que sin duda se han producido en esta materia, en el caso de personas con algún tipo de discapacidad.

- Condiciones y requisitos para otorgar licencias para funcionarios y funcionarias diplomáticos y consulares acreditados en el país, con base en los convenios que puedan haberse celebrado entre las naciones, incorporando términos en los casos de existencia de reciprocidad; tópico existente en el RLLT vigente, que deberá ser modificado según las novedades que sobre el tema se han generado, en más de tres lustros transcurridos desde la promulgación de dicho reglamento.

- Obligaciones de los propietarios y las propietarias de vehículos, adicionales a aquellas que ya están por expreso señaladas en la LTT, lo que amerita la revisión del contenido que sobre el tema se señala en el reglamento vigente y efectuar los ajustes, por ejemplo en relación con los resultados de la evaluación a propósito de la revisión técnica.

- Obligaciones de los conductores y conductoras, extendiendo las disposiciones que estos deben acatar para ampliar la potencialidad de lograr condiciones de seguridad, particularmente atendiendo a reforzar aspectos ya contemplados en la LTT, como el caso del uso del cinturón de seguridad, de sistemas de retención para niños, y otros, con especial énfasis en la obligación de uso de casco para motociclistas y ciclistas, prohibición de conducción tras haber consumido bebidas alcohólicas y observancia a las limitaciones legales de velocidad.

Sobre esta base es necesario actualizar el contenido del RLTT en nuevos términos y dar soporte con disposiciones claras sobre niveles máximos de alcohol en conductores, formas y equipos de medición de tales niveles; cabe recomendar el establecimiento y la observancia de disposiciones que limiten la alcoholemia permitida a 0,05 g/dl, lo que podría reducir significativamente los accidentes relacionados con el consumo de alcohol. Así también, es pertinente incrementar el nivel de exigencia en el cumplimiento de la legislación sobre el uso del casco, particularmente por los motociclistas, y fomentar la normalización de los cascos. Insistir además en la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad para los pasajeros que viajan en los asientos traseros de los vehículos. Igualmente, la reducción de los límites máximos de velocidad de circulación, en especial dentro de zonas urbanas, con énfasis al interés de proteger a los peatones y a los ciclistas.

- Regulaciones para la circulación de los peatones, el tránsito de vehículos motorizados o no, los límites máximos y mínimos de velocidad, a propósito de la circulación, deberán ajustarse en un nuevo reglamento. Si bien los puntos están contenidos en el reglamento vigente, es oportuno concordar dichas regulaciones con los temas ya sugeridos particularmente en el acápite anterior. Es oportuno hacer un esfuerzo

para unificar criterios entre las resoluciones ministeriales y las normativas existentes, incluyendo el reglamento parcial de la LTT sobre el uso de motocicletas ya señalado.

- Establecimiento del Manual Venezolano de Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito (MVDUCT), del INTT, oficializado en providencia administrativa publicada en Gaceta Oficial No. 39.590 del 10 de enero de 2011; sugerencia que se formula producto de este análisis, con la recomendación de dejar por expreso como manual de obligatoria observancia, a propósito del tema de los dispositivos para el control del tránsito y la indicación de la LTT de dejar al Reglamento el establecimiento de las normas y manuales aplicables.

Hasta ahora el Reglamento en vigencia refiere al Manual Interamericano de Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras, documento cuya iniciativa de actualización por parte del INTT derivó en el MVDUCT.

- Disposiciones sobre horarios para el transporte de carga, que compete al INTT en el caso de la circulación en vías nacionales, y a las autoridades locales y regionales con competencia en el caso de la carga, descarga, recolección de desechos. A este respecto es importante la consideración de las resoluciones ministeriales, que restringen los horarios en períodos especiales como lapsos de asueto, ordenanzas y similares a nivel local que establecen horarios para la circulación de este tipo de transporte en sus ámbitos de actuación. A su vez, es necesaria la coherencia y concertación de los esfuerzos en todos los niveles de gobierno. Es importante la consideración de lapsos en que no se comprometan aún más los niveles de congestión, así como la seguridad vial de todos los usuarios de la vía pública.

Sobre el tema, el RLTT no hace ningún tipo de mención. Sin embargo, más allá de los horarios, son de importancia las especificaciones sobre las características técnicas de este tipo de vehículos y los términos que le habilitan para desplazarse en forma segura sobre las vías (distribución apropiada de carga, dimensiones, carga máxima admisible, revisiones técnicas, exigencias para conducir una unidad de este tipo, entre otras), tomando en consideración el conjunto de normas y resoluciones, en particular la norma COVENIN 614.

- Regulación de la utilización de obstáculos en las vías que impidan el libre tránsito o representen riesgos a la seguridad de los usuarios y de las usuarias, en vías públicas o privadas destinadas al uso público en el territorio nacional. Así también, el procedimiento a seguir por las autoridades administrativas o los órganos de ejecución en el ámbito de su jurisdicción, para la remoción de los obstáculos, obras, vehículos u objetos que se encuentren ubicados, estacionados, que se presuman abandonados o se encuentren depositados en la vía pública, en zonas prohibidas o en sitios que obstaculicen el normal desarrollo de la circulación vehicular y peatonal.

Sobre estos aspectos el RLTT refiere consideraciones en torno a elementos que se consideran obstáculos, competencias de las autoridades para el retiro de obstáculos sobre la vía, obligaciones de los responsables de elementos que obstaculicen eventualmente el paso. En tal sentido, deben ajustarse estos contenidos sobre la base de la LTT.

Vale mencionar que la mayor parte de los obstáculos que suelen presentarse sobre la vía, constituyen dispositivos temporales para obras, cuyas especificaciones están delimitadas en el MVDUCT. Es importante exhortar al cumplimiento de las disposiciones del manual sobre especificaciones de

tipología, colocación y remoción de los dispositivos temporales, que han sido diseñadas con base en criterios de seguridad vial. Ello, por cuanto se ha convertido en una práctica habitual el uso de desechos y elementos improvisados como dispositivos temporales en obras, que lejos de resguardar a los usuarios, ponen en riesgo a los trabajadores en los frentes de trabajo y a los conductores, pasajeros y peatones que circulan sobre la vía.

- Regulaciones para el uso de carreteras y autopistas nacionales públicas, como circuitos abiertos para la realización de competencias deportivas.

Del tema el RLTT aborda especificaciones sobre las condiciones para la realización, previa autorización de las instancias administrativas, de competencias deportivas de automóviles, ciclistas y pedestres. Es importante que restringe las competencias de velocidad con automotores a circuitos cerrados y autódromos. Más allá, se trataría entonces de ajustar el contenido en un nuevo reglamento, para ampliar las disposiciones en términos de las novedades que han surgido en los últimos tiempos, particularmente para referir, por ejemplo, competencias con participación de personas con discapacidad.

- Especificaciones respecto a la solicitud de permisos para la ejecución de trabajos en la red vial nacional que afecten la circulación, complementando los detalles de las instancias administrativas ante quienes debe extender la solicitud el interesado y los detalles sobre tipología de la intervención y magnitud de la afectación, más allá de lo expresado en la LTT.

Sobre ello el RLTT hace referencia a los aspectos que trata la LTT y agrega medidas de seguridad que deben acatar los responsables de los trabajos, la implantación de señalización, el retiro de los dispositivos temporales, desechos y demás, finalizadas las labores, la obligatoriedad de restituir las

condiciones originales de la vía pública que fuese eventualmente afectada, la prohibición del uso de aceras y vía pública como sitios de almacenamiento de insumos o desechos, dejando además por expreso las responsabilidades por incidentes viales ante la inobservancia de las medidas de seguridad y demás especificaciones.

Buena parte de estos aspectos debían reforzarse en el nuevo reglamento, aprovechando los comentarios antes esbozados sobre la señalización temporal de obras y trabajos sobre la vía, tomando el MVDUCT como guía.

Como un aporte de este análisis, debían quedar entre las disposiciones de Ley, sanciones específicas por incumplimiento de las especificaciones reglamentadas (antes señaladas) sobre los trabajos que afecten la circulación.

- Normas especiales a propósito de las condiciones de circulación de los peatones y vehículos no motorizados. En tal sentido, es importante destacar la disposición de la LTT de "garantizar su circulación y prioridades de paso por las vías públicas y demás zonas especialmente acondicionadas para ello".

Si bien el RLTT contiene lineamientos sobre circulación de peatones, ciclistas y vehículos de tracción a sangre, es una estupenda oportunidad para actualizar, en un nuevo reglamento, las disposiciones, dando el énfasis a las facilidades de accesibilidad universal, con prioridad a los peatones que son los más vulnerables y olvidados del sistema de transporte terrestre, particularmente en el caso de las personas con algún tipo de discapacidad, aun cuando se están incorporando a la vía pública elementos que representan facilidades para estas personas. Es importante tomar como referencia el MVDUCT, entre otros documentos de reciente data, para unificar criterios en torno las condiciones de circulación de peatones, ciclistas y demás.

Cabe insistir en la necesidad de dejar por expreso sanciones más severas a los infractores, por la obstaculización de aceras.

- Excepciones sobre restricciones para la ocupación de los asientos delanteros de los vehículos de carga con capacidad mayor a los tres mil quinientos kilogramos (3.500 kg), en el caso de menores de 10 años; así como sobre la ocupación de los asientos delanteros a menores de diez (10) años, personas con discapacidad y mujeres en estado de gravidez, en unidades de transporte terrestre público de personas.

Ante la prohibición de la LTT, importante para crear condiciones de seguridad, se señala que el reglamento deberá dejar por expreso aquellos casos excepcionales, cuando ello aplique. Sin embargo, es difícil pensar sobre excepciones a esta regla tan importante, a sabiendas de que se generarían condiciones potenciales de ser víctimas de una lesión ante un incidente vial.

Este tema en el RLTT no se menciona, pero más importante aún es que no se hace mención expresa a las prohibiciones de Ley, por lo que el nuevo reglamento debía incorporarlas al texto, en aras de lograr incrementar los niveles de seguridad vial.

Valga la oportunidad para destacar que es de significación el logro alcanzado en términos de la seguridad vial, con la disposición general de prohibición de llevar niños menores de 10 años en los asientos delanteros de los vehículos, que debe reforzarse en un nuevo reglamento.

- Establecimiento de los tiempos de conducción y descanso en el caso de conductores al servicio de transporte terrestre público de pasajeros y pasajeras, y de carga.

El tema es abordado en un capítulo del actual reglamento, lo que debe ser objeto de actualización en el nuevo reglamento bajo opinión previa del

MPPTT y los gremios de transportistas, especialmente para fijar los lapsos y la obligatoriedad del conductor de relevo; particularmente por cuanto los lapsos máximos de conducción se estipulan en 8 horas y la nueva Ley del Trabajo establece una jornada laboral de máximo 7 horas, por ejemplo.

A propósito del descanso y el relevo de conductores, es oportuno comentar la necesidad de crear mayor cantidad de paraderos de calidad, en mayor número de puntos dentro de la red vial nacional especialmente; en términos de reforzar la seguridad vial.

Al abordarse el tema deben quedar en el nuevo reglamento las formas para la determinación del no cumplimiento con los tiempos de conducción y descanso establecidos en el nuevo reglamento, toda vez que están previstas en la LTT multas a las personas jurídicas prestatarias del servicio de transporte terrestre de personas y de carga, que incurran o permitan tal infracción a los conductores y las conductoras que operan bajo su responsabilidad, directamente o mediante la afiliación u otra forma jurídica de vinculación.

- Disposiciones y casos de participación ciudadana en la difusión y observancia de las reglas y normas del transporte terrestre.

Sobre este tema no hay disposiciones en el reglamento vigente, posiblemente por cuanto la participación ciudadana pasó a cobrar relevancia en los últimos tiempos. En tal sentido, el nuevo reglamento debe abordar lo concerniente, para lo cual previamente las autoridades deben dejar claras las políticas de participación ciudadana, en particular por cuanto la LTT da prioridad incluso para el otorgamiento de recursos de apoyo a organizaciones de voluntarios con origen en los consejos comunales.

Es importante mantener sin embargo la rectoría de estas iniciativas civiles a nivel de las autoridades con competencia, en términos del conocimiento

de la materia y la preservación de los lineamientos técnicos, por ejemplo en cuanto a señalización vial. Los mensajes deben guardan coherencia y estar en sintonía en todos los ámbitos, para dar un mensaje claro a los usuarios de la vía pública; particularmente por cuanto son las autoridades sobre quienes recaen las responsabilidades, en términos de la educación y la seguridad vial.

- Especificaciones sobre la colocación de publicidad en zonas del derecho de vía.

Numerosas disposiciones están contenidas al respecto en el RLLT, a propósito de las autorizaciones, requisitos sobre ubicación, dimensiones y otros, por lo cual debe revisarse y actualizar su contenido en el nuevo reglamento, incorporando elementos de publicidad que han surgido con las novedades tecnológicas y que actualmente dejan un vacío, ante lo cual las autoridades no tienen una base de actuación. Tal es el caso de las estaciones LED Tv portátiles, que suelen aparecer sobre estructuras móviles, dentro de la plataforma vial en áreas urbanas en particular.

A nivel local, tales disposiciones deben soportarse en ordenanzas, acorde con las máximas autoridades en la materia (MPPTT e INTT), por lo que cabe recomendar actualizar la documentación legal nacional sobre el tema, adoptando criterios homogéneos y únicos a nivel nacional, regional, municipal y local, al tiempo de adecuarla a la realidad del entorno, estableciendo un marco legal de referencia para la observancia por parte de los publicistas y con lo cual las autoridades puedan ejercer la responsabilidad propia de sus competencias.

De acuerdo con la LTT, deben quedar por expreso las dimensiones y características de vallas, carteles o anuncios publicitarios fijos, en movimiento y sobre vehículos.

Es importante notar el desbordamiento de publicidad dentro de las vías y en inmediaciones en los últimos tiempos, a sabiendas de los perjuicios que ello ocasiona a la seguridad vial. Esta es una circunstancia que debe revertirse cuanto antes.

- Especificaciones sobre competencias de autoridades de los distritos metropolitanos, mancomunidades y otras formas asociativas intergubernamentales, 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, dentro de sus respectivas jurisdicciones.

De este tópico no hay referencias en el RLTT, lo que al menos en el caso de las mancomunidades se explica por lo novedoso del término que aparece en la CRBV del año 1999. Sobre esta base es de interés incorporar en un nuevo reglamento las figuras precitadas, reforzando el mensaje de las atribuciones que les confiere la ley.

- Disposiciones sobre la circulación, estacionamiento y demarcación, así como la naturaleza, peso, volumen, peligrosidad y otras características particulares del transporte de carga. En tal sentido, el RLTT es explícito en regulaciones al respecto. Es de interés actualizar los contenidos en un nuevo reglamento, por ejemplo en relación con la obligatoriedad de la colocación de cintas retrorreflectivas en la parte trasera y laterales de los vehículos de carga, a lo que se hace referencia en el MVDUCT.

- Requisitos y condiciones que deben cumplir los interesados en el otorgamiento de permisos o autorizaciones de transporte de personas y de carga, certificaciones de prestación del servicio de transporte terrestre público de personas, tarjeta de identificación del operador u

operadora, tarjeta de identificación vehicular y certificado de habilitación vehicular, certificaciones y licencias de operación para servicios conexos nacionales, estadales o municipales; actos que son potestad de las autoridades administrativas nacionales y municipales o metropolitanas, en sus respectivas jurisdicciones.

Sobre ello el RLTT refiere especificaciones en los casos de circulación de vehículos nuevos, vehículos de tracción a sangre u otros aparatos, por lo que será necesario en un nuevo reglamento actualizar los contenidos y ampliarlos en términos de los aspectos ya citados que no se abordan.

- Normas de atención especial, en el caso de los derechos del pasajero y pasajera del servicio de transporte terrestre de personas; ello sobre la base de las disposiciones de ley que señalan los derechos a "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".

Este tema representa un vacío del actual RLTT, por tanto deben desarrollarse las disposiciones que garanticen el resguardo de los ciudadanos enmarcados en la atención especial.

- Disposiciones sobre longitud, características y áreas de influencia de rutas urbanas, suburbanas e interurbanas, del servicio de transporte terrestre de personas, tópico que no está reflejado en el reglamento vigente, por lo que representa otro vacío que debe cubrirse en un nuevo reglamento, particularmente por las rutas urbanas intermunicipales. En ese orden de ideas, es necesario actualizar la terminología y definir en el reglamento nuevos términos como "suburbanas", pues en el reglamento existente se manejaban los conceptos de urbano y

extraurbano, este último en desuso; es más, una sola vez se emplea el término interurbano sin llegarse a establecer su significado.

- Disposiciones sobre la prestación del servicio de transporte terrestre público de personas, modalidad colectivo, en concordancia además con las normas del Sistema Nacional de Calidad, según refiere la LTT.

Al respecto, un nuevo reglamento debe reforzar la definición del término y desarrollar las disposiciones, por cuanto el RLTT vigente considera colectivos a los autobuses únicamente, modo del que se refieren especificaciones, mismas que deberán actualizarse al integrarlas en la nueva concepción de Ley. Así también, deberán generarse lineamientos sobre los permisos emitidos por la autoridad competente, a propósito de las rutas y horarios de la modalidad colectivo.

- Especificaciones sobre las condiciones y requisitos para otorgar la autorización del servicio de transporte terrestre público de personas, modalidad individual, en la cual la ley incluye los taxis y mototaxis.

A este respecto, el actual RLTT no tiene disposiciones por expreso para esta modalidad en esos términos, por cuanto los taxis son denominados automóviles de pasajeros con fines de lucro y la modalidad de mototaxis no tiene precedente para la fecha, pues este fenómeno es relativamente reciente en la nación, puede decirse que a partir del año 2000 cobró auge.

Por lo antes expuesto, un nuevo reglamento debe reforzar la definición de esta modalidad y actualizar las disposiciones para taxis e incorporar aquellas relacionadas con los mototaxis, tomando en consideración que el tema ha sido abordado en el Reglamento parcial de la LTT ya antes citado. En tal sentido, sería una estupenda oportunidad de unificar criterios en un mismo documento, que además atendieran el tema en

forma integral a nivel nacional, regional y local, por cuanto a la fecha incluso se observan contradicciones entre las disposiciones de la LTT, el reglamento parcial de esta sobre motocicletas, el RLTT vigente y algunas ordenanzas municipales.

Cabe destacar la prohibición de ley sobre el uso de vehículos destinados al transporte terrestre público de personas, modalidad individual, para prestar el servicio en la modalidad colectivo y viceversa.

- Disposiciones sobre condiciones y requisitos de la prestación del servicio de transporte terrestre privado de personas modalidad estudiantil, el que además requiere autorización por parte de las instancias con competencia en la materia.

A propósito el RLTT no aborda el tema bajo esta denominación, por cuanto un nuevo reglamento deberá reforzar la definición de la modalidad según la ley y actualizar las disposiciones en la materia, que someramente tienen referencia en el reglamento vigente como vehículos destinados al transporte escolar o vehículos escolares.

Aun cuando este sistema se encuentra prácticamente en extinción, por razones de inseguridad ciudadana, es importante el esfuerzo por dar significación a los requisitos para asignación de autorización, revisión técnica y demás. Es una práctica habitual el uso de unidades en mal estado, en manos de conductores inexpertos e imprudentes, en las cuales generalmente niños y adolescentes viajan en condiciones poco seguras, rebasando incluso la capacidad máxima de los vehículos que los trasportan. En términos de incrementar los niveles de seguridad vial, se debe exhortar a las autoridades a elevar las exigencias y la fiscalización de la prestación de este tipo de servicio.

- Disposiciones sobre el servicio de transporte terrestre privado de alquiler de vehículos con o sin conductores o conductoras, dentro de las modalidades del transporte privado.

Sobre el particular no hay lineamientos en el RLTT, por lo cual constituye un vacío que deberá desarrollarse en un nuevo reglamento.

- Requisitos y condiciones, a propósito de la obligación de realizar y aprobar cursos y exámenes para la conducción de vehículos destinados al transporte de carga de alto riesgo, de acuerdo a la naturaleza de la carga, y los sobredimensionados; ello en atención al servicio de transporte automotor terrestre de carga.

De este tema un artículo del RLTT señala que además del certificado médico los conductores de estos vehículos deberán obtener y portar el certificado psicológico vigente, expedido por la Federación de Psicólogos de Venezuela.

Por la significación, en términos de la seguridad vial, es necesario actualizar las disposiciones del reglamento vigente y ampliarlas con especificaciones sobre qué se entiende y cuáles son los insumos que se catalogan dentro de la tipología de las cargas de alto riesgo, y así también qué tipo de vehículos serían considerados como sobredimensionados.

Es oportuno unificar criterios sobre las resoluciones que al respecto tenga el MPPTT y el Ministerio del Ambiente, considerando las condiciones y horarios de circulación, por la peligrosidad ante un eventual incidente vial.

- Menciones sobre tipos de servicios conexos, adicionales a los ya señalados en la LTT. Vale destacar que sobre el tema el actual RLTT no hace referencia, por lo que en un nuevo reglamento debe tratarse ampliando, de ser el caso, los enumerados en la Ley.

- Requisitos de los estudios de impacto ambiental y vial de los proyectos destinados para la construcción de los servicios conexos al transporte terrestre, en concordancia con las leyes que rigen la materia.

Sobre este tema, el reglamento vigente tan solo señala la obligación de estudios de impacto vial en el caso de estacionamientos. Así, es necesario que en un nuevo reglamento se aborden, acorde con la Constitución y las leyes vigentes, los términos de referencia para que las autoridades competentes exijan el desarrollo del Estudio de Impacto Ambiental y Sociocultural de los proyectos para la construcción de los servicios conexos, así como los Estudios de Impacto Vial, los que a su vez constituyen un insumo del primero.

La significación de ambos estudios es tal que se recomienda establecer un registro de consultores, para garantizar la idoneidad y calidad técnica de tan importantes instrumentos, al ser desarrollados por profesionales con trayectoria y conocimientos comprobados en este tipo de estudios.

- Disposiciones sobre los servicios de terminales públicos de pasajeros y pasajeras.

Este es otro de los vacíos en el reglamento vigente, por lo que amerita ser desarrollado en un nuevo reglamento, estableciendo las pautas para la prestación de los servicios, que deben incluir los usos de la infraestructura. A propósito de las competencias, la LTT señala que el Ejecutivo Estadal, Municipal o Metropolitano, en sus respectivas jurisdicciones, proyectarán, construirán, administrarán, operarán, mantendrán y explotarán los terminales públicos de pasajeros y pasajeras urbanos, municipales o intermunicipales.

- Normas y requisitos a propósito de la ubicación, características operativas y viales de los servicios conexos sobre la vialidad nacional, opor-

tunidad para el desarrollo de disposiciones en un nuevo reglamento, en concordancia con la normativa técnica existente en el MPPTT, por cuanto el RLTT tan solo hace referencia a la obligación del ministerio de mantener normas técnicas actualizadas al respecto.

- Normas y requisitos a propósito de la ubicación, características operativas y viales de los servicios conexos de los terminales generadores, transferencia e intermodales de carga.

En el RLTT no se contempla ningún tipo de disposición al respecto, ni siquiera hay antecedentes de la terminología. Así, es necesario cubrir tal vacío, desarrollando los contenidos en un nuevo reglamento, en el que deben definirse los lemas de terminales generadores, transferencia e intermodales de carga, para dejar por sentado qué se entiende con cada uno de ellos, al tiempo de generar las normas y requisitos inicialmente señalados.

- Disposiciones sobre autorizaciones, supervisión y control de escuelas de transporte.

La escuela de transporte se considera un servicio conexo y personas jurídicas e instituciones educativas pueden operar como tal, mediante la licencia de operación de servicio conexo que otorga el INTT. En el RLTT vigente no hay referencia al tema, por cuanto la escuela de transporte resulta una figura nueva; de allí la necesidad de generar especificaciones en un nuevo reglamento que aborde la naturaleza de la escuela de transporte y se establezcan los lineamientos sobre requisitos para el otorgamiento de permiso y operación.

- Disposiciones sobre requisitos para autorización de Instructores e instructoras de la escuela del transporte.

Por ser novedoso el tema de la escuela del transporte, sobre los instructores tampoco se evidencia nada en el reglamento vigente; de hecho solo se mencionan los instructores de manejo en el caso de las llamadas escuelas de conducción.

Con base en ello, en un nuevo reglamento deben señalarse los requisitos que deberán atender, en términos de capacitación, para poder acceder a la autorización por parte del INTT, quienes aspiren a desempeñarse como instructores de la escuela de transporte

- Requisitos para la obtención del certificado de operación de servicio conexo de los estacionamientos, así como las causales de suspensión y revocatoria.

Sobre este particular son extensos los contenidos en el RLTT, por lo cual sería necesario en un nuevo reglamento actualizar el texto acorde con los nuevos tiempos, por ejemplo ajustando las denominaciones de las instancias competentes, los procedimientos vigentes y agregando las disposiciones sobre causales de suspensión y revocatoria que constituyen un vacío en el reglamento actual.

- Especificaciones referentes para la determinación de las distancias mínimas del derecho de vía en las vías públicas.

El derecho de vía no se menciona en el RLTT, por lo que es necesario desarrollar el tema en un nuevo reglamento por disposición de la ley. Cabe destacar que tanto la definición que sobre el término señala la LTT como lo que se desarrolle sobre dimensiones del derecho de vía en el nuevo reglamento, debían estar en concordancia con las especificaciones que al respecto se señalan en otras normas de referencia en la materia; tal es el caso de la norma para el proyecto de carreteras (1997), del extinto Ministerio de

Transporte y Comunicaciones, en la que además se señalan dimensiones del derecho de vía como parámetros de referencia según el tipo de vía. La mencionada norma define como derecho de vía: "faja de terreno para construcción, mantenimiento, seguridad, servicios auxiliares, ensanches de vía. Dimensión acorde con carácter de la vía y características de la vía.

a. Vías locales y ramales: 20 a 30 m.

b. Carretera troncales: 30 a 40 m.

c. Autopistas y vías expresas: 60 a 100 m.

Para los casos de vialidad urbana es necesario considerar las disposiciones contenidas en las ordenanzas y demás documentos que sustentan las variables urbanas fundamentales, planes locales y similares.

- Obligaciones de reparación de vías intervenidas por organismos públicos o privados para realizar trabajos de servicios públicos.

El actual RLTT no contempla previsiones específicas sobre servicios públicos, pero sí para la generalidad de obras sobre la vía pública, por lo que un nuevo reglamento debe actualizar los contenidos y desarrollar el tema incorporando criterios para la restitución de las vías afectadas producto de trabajos asociados a infraestructura de servicios públicos, por parte de los organismos responsables de las intervenciones.

- Disposiciones sobre cesión de competencia de los estados, en sus respectivas jurisdicciones, para la conservación, administración y aprovechamiento de tramos construidos en vías nacionales, al vencimiento del plazo de concesión para construcción por parte del MPTT.

Este tema es un vacío del actual RLTT, por lo que amerita desarrollarse en un nuevo reglamento, en concordancia además de lo dispuesto en la

Ley de Concesiones y con lo convenido en los términos de los actos de concesiones que celebre el estado, pues las vías nacionales son competencia del MPTT.

- Especificaciones sobre maniobras prohibidas a los conductores de vehículos en las vías de circulación; dispositivos de control, equipos o accesorios de uso obligatorio, relativos a las condiciones de seguridad, normas y demás características técnicas; condiciones para otorgamiento de permisos para ejecutar cualquier tipo de actividad o de trabajo que afecte la circulación y la seguridad del tránsito. Todo ello en concordancia con lo dispuesto en la LTT, a propósito de las sanciones graves.

En torno a las prohibiciones son numerosas las menciones que se hacen en el actual Reglamento y abarcan temas sobre: prohibiciones en los automóviles (Art. 29), en los minibuses (Art. 33), en la conducción de vehículos en general (Art. 157 y 252)), en la conducción de motocicletas (Art. 164), en la conducción de vehículos escolares (Art. 202), prohibiciones de estacionar (Art. 275), prohibiciones sobre abandono o circulación de animales en vías de alta velocidad (Art. 290), prohibiciones a peatones (Art. 292), prohibiciones de dejar desechos sobre las aceras, depositar o lanzar desechos en la vía pública (Art. 313), prohibiciones de dañar o alterar señales de tránsito (Art. 347), prohibiciones sobre ubicación de vertederos en inmediaciones de vías (Art. 400).

En cuanto a las prohibiciones referidas que se listan en el actual RLTT, es necesario realizar una revisión de los contenidos para actualizar y concordar las disposiciones con el resto de las leyes y normas relacionadas; tal es el caso del Reglamento Parcial de la LTT sobre circulación de motocicletas.

- Especificaciones en torno a las sanciones menos graves mencionadas en la LTT, en referencia con la prohibición de prestar servicios conexos sin estar autorizados; obligaciones de las personas a notificar la desincorporación de vehículos del Registro Nacional de Vehículos y de Conductores y Conductoras; lugares prohibidos para estacionar; prohibiciones de exceso de personas en el servicio de transporte terrestre público y privado de pasajeros y pasajeras en las rutas.

Sobre los servicios conexos y el Registro Nacional de Vehículos y de Conductores y Conductoras (RNVCC), se indicó con antelación que ambos temas son un vacío en el RLTT, por lo cual al desarrollarse los temas en un nuevo reglamento deberán incorporarse disposiciones sobre los puntos de requisitos para el otorgamiento de autorización en los casos de prestación de servicios conexos, así como para la presentación de notificación de desincorporación de vehículos en el RNVCC.

Por otro lado, en el actual RLTT tan solo se hace referencia a la capacidad máxima admisible de pasajeros en el caso de los transportes escolares y motocicletas, por lo que habría que dejar por expreso en un nuevo reglamento la restricción para todos los casos de automotores y particularmente para el caso de las unidades de transporte terrestre público y privado de pasajeros y pasajeras en las rutas, según se menciona en la LTT.

- Disposiciones para peatones, ciclistas y demás conductores y conductoras de vehículos de tracción a sangre.

Al respecto de los mencionados usuarios de la vía pública, el RLLT les define y además establece disposiciones generales y especiales para su circulación; de allí, la recomendación de contrastar los aspectos allí abordados y actualizar tanto las definiciones como las especificaciones en un

nuevo reglamento. A ello deben agregarse las indicaciones en torno a las amonestaciones por incumplimiento de las disposiciones de circulación expresadas en el reglamento, tal como los cursos formativos (naturaleza, duración y demás) a los que deberán asistir los infractores.

- Disposiciones sobre formalidades a seguir con ocasión de la suspensión de licencias de conducir o de los títulos profesionales, según indica la LTT.

Sobre el particular el actual Reglamento hace referencia en los artículos 219 y 414. En el primero, sobre la potestad que tiene el MPPTT de exigir un curso especial a quienes se les suspenda la licencia de 4to. y 5to. grado; en el segundo, las instancias con competencia para suspensión, forma de indicación de la suspensión, procedimiento administrativo que debe seguir el suspendido en caso de optar por una licencia en una siguiente oportunidad.

En un nuevo reglamento debe actualizarse la información acorde con las instancias y procesos a la fecha, en concordancia además con las autoridades y disposiciones de la LTT vigente. Deben señalarse, los otros medios para dejar constancia de la decisión de suspensión de la licencia o título profesional de conducir; ello si es el caso, por cuanto la LTT ya señala que se dejará constancia mediante nota que se estampará en la propia licencia o título profesional.

- Disposiciones sobre el permiso provisional de circulación que será expedido por el INTT, que le permitirá circular a un vehículo sin placas identificadoras.

En tal sentido, el RLTT en su articulado prevé el permiso provisional (Art. 67, 68 y 92, 93), indicando que la autoridad administrativa puede

otorgar tal permiso y es el Ministerio quien establece la forma, tiempo, procedimientos, requisitos y condiciones excepcionales requeridas para la expedición de los permisos provisionales de circulación. Agrega disposiciones sobre el otorgamiento de tales permisos a vehículos nuevos. Todo este contenido deberá ser objeto de actualización para adecuar a los procedimientos e instancias vigentes, en concordancia además con el texto de la LTT.

- Disposiciones sobre avisos publicitarios en vehículos destinados al servicio de transporte terrestre público o privado de personas y de carga.

Este tópico es un vacío dentro del RLTT, de allí que deban generarse en un nuevo reglamento los lineamientos respectivos sobre ubicación y áreas publicitarias permitidas y áreas máximas del vehículo que puede cubrir la publicidad.

Vale recalcar la importancia de normar y unificar criterios al respecto, en términos de garantizar la seguridad vial. La publicidad puede afectar la concentración en la circulación de peatones y conductores, así como reducir las condiciones de visibilidad del conductor por la magnitud de la superficie cubierta y la ubicación de la publicidad sobre el vehículo.

- Especificaciones sobre sanciones a las personas jurídicas responsables de la operación, administración y mantenimiento de los terminales públicos y privados, según el flujo de transporte terrestre público autorizado para la clasificación de los terminales de pasajeros y pasajeras, por la comisión de hechos como la puesta en servicio del terminal sin la licencia de operación; el incumplimiento reiterado del deber de suministrar a la autoridad competente la información que esta solicite, en la oportunidad y en la forma en que hubiere sido solicitada;

la negativa a permitir las verificaciones e inspecciones que acuerde la autoridad competente o la obstrucción a su realización; el incumplimiento de lo establecido en los permisos correspondientes de servicio conexo, en cuanto a los horarios de salida y tiempo de toque intermedio en los terminales.

La palabra "terminal" ni siquiera aparece en el texto del RLTT, lo que representa un vacío en este, por lo cual deberán desarrollarse contenidos en un nuevo reglamento, partiendo de la definición hasta las especificaciones de las sanciones ya mencionadas.

- Disposiciones obre mecanismos e instrumentos para la práctica del examen toxicológico que practicará la autoridad competente al conductor, al momento de levantar un accidente de tránsito, cuando se presume que esté bajo los efectos del alcohol o sustancias estupefacientes y psicotrópicas.

En el RLTT, al respecto de los tópicos abundan los contenidos particularmente en el caso del consumo del alcohol (Art. 416 al 424), en los que se establece como procedimiento para la detección de alcohol el uso de alcoholímetros para verificación del aire expirado, que verifican en forma cuantitativa el grado de impregnación alcohólica, cuyo límite en Venezuela es de 0,8 gramos de alcohol por 1.000 cm3 de aire.

En el caso de evidencias de consumo de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, el RLLT señala que las autoridades administrativas encargadas del control y vigilancia del tránsito deberán preservar el estado de cosas encontrado y notificar a los órganos instructores del sumario de drogas de acuerdo a lo dispuesto en la Ley Orgánica sobre Sustancias Estupefacientes y Psicotrópicas (LOSEP).

De lo expuesto se desprende la necesidad de actualizar los contenidos en un nuevo reglamento, con la recomendación de disminuir el valor máximo de concentración de alcohol en la sangre a 0,5 gramos de alcohol por 1.000 cm3 de aire, pues según revela el informe de la OMS de 2013, en países en los que se ha reducido el valor de aceptación a la cifra mencionada, se ha observado una reducción en el número de siniestros viales.

También es necesario actualizar los procesos en el caso de evidencias de consumo de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, acorde con la legislación vigente en la materia y las instrucciones de los organismos con competencia en el tema, por cuanto la Ley Orgánica sobre Sustancias Estupefacientes y Psicotrópicas (LOSEP) fue derogada en 2005 y actualmente está en vigencia la Ley Orgánica de Drogas, Gaceta Oficial N° 39.510 de fecha 15 de septiembre de 2010, que establece que la Oficina Nacional Antidrogas (ONA) será el ente encargado de diseñar, planificar y ejecutar las estrategias del Gobierno Nacional contra el tráfico ilícito y el uso indebido de sustancias ilícitas.

Al cierre del análisis, cabe destacar dos temas trascendentales a los que hace referencia la LTT, dada la significación que debía tener la educación y la seguridad vial en Venezuela. El primero, la Escuela de Transporte, que aun cuando la Ley prevé una asignación de recursos provenientes de los ingresos por multas y revisiones, no pueden citarse hoy número de instituciones de tal naturaleza, ni egresados de estas, así como tampoco reseñar adelantos difundidos sobre la formación de conductores en la nación, por lo que se debe orientar esfuerzos sobre la necesidad de creación de una Escuela de Transporte, con núcleos en cada región del país.

El segundo tema, el Fondo de Apoyo a la Seguridad Vial, que citando palabras del Prof. Elio Aguilera (ţ) constituye el "brazo financiero fun-

damental, –el logro histórico más importante de La Ley de Transporte Terrestre–…", mas no termina de implantarse en perjuicio de los usuarios del Sistema de Transporte Terrestre; por ello, con premura debe insistirse en la puesta en marcha de esta iniciativa, pues de acuerdo con su principal objetivo, su implementación va a optimizar la prestación del servicio de vigilancia y la seguridad vial en el territorio nacional, mediante la elaboración de programas y proyectos de inversión en materia de equipamiento y educación vial.

En apoyo a ambas iniciativas que sin duda redundarán en mayores niveles de educación y seguridad vial, es necesario exhortar al abordaje del tema de los peajes, pues aun cuando permanecen unos pocos, 42 de ellos fueron eliminados según decreto publicado en la Gaceta Oficial N° 38.850 de fecha martes 15 de enero de 2008.

Tales dispositivos permiten la recaudación de fondos que pueden ser reinvertidos en mantenimiento y conservación vial, así como en planes, programas y proyectos de educación y seguridad vial, prestación de servicios como auxilio vial y demás, lo que conlleva mejoras de confort y seguridad para los usuarios de la vía pública.

Otros vacíos que debían ser cubiertos en un nuevo reglamento de la LTT, con base en los contenidos de otros documentos del mismo tenor, de países como Colombia:

- Seguro de responsabilidad civil de vehículos.
- Sistema integrado de información con base en el denominado Registro del Sistema Nacional de Transporte Terrestre.
- Registro y control de estacionamientos.

- Normas generales y específicas para ciclistas y motociclistas.
- Niveles permisibles de emisión de fuentes móviles y niveles de ruido.
- Vidrios oscuros.

CAPÍTULO IV

Un recuento de nuestras actividades desde el Observatorio de Seguridad Vial

Durante el año 2013, el Observatorio de Seguridad Vial tuvo la oportunidad de participar en diferentes actividades e iniciativas que permitieron, de una u otra manera, hacer incidencia pública acerca de la situación actual de la seguridad vial en el país.

A continuación presentamos algunas de las actividades en las que participamos e hicimos nuestro aporte durante el pasado año:

- Presentación del *I Informe de Seguridad Vial en Venezuela: Observando desde la Sociedad Civil 2012*. Dicha publicación presenta un acercamiento a la situación de seguridad vial en el país basado en una revisión del *Anuario de Mortalidad de 2010* y una revisión hemerográfica realizada a partir de los tres principales diarios de circulación nacional. En este evento estuvieron presentes diversas asociaciones interesadas en el tema. De igual manera, contamos con la asistencia de nuestro aliado estratégico: Fundación Seguros Caracas.

- También ofrecimos a las organizaciones interesadas en la Seguridad Vial el Curso introductorio de Metodología, con el fin de orientarlos en sus investigaciones y propuestas de proyectos para posibles donantes. El curso contó con la asistencia de 16 personas y se desarrolló el 19 de julio de 2013. Dicha actividad fue dictada por el Profesor Tito La Cruz, el licenciado Carlos Santos y la socióloga Emma Salazar.

- *Tweet´s Up 2013*: Como parte de las actividades en la web 2.0 participamos en dos encuentros vía twitter organizados por Un llamado a

la conciencia (Asociación civil que, desde Porlamar, se dedica a promover acciones por la seguridad vial en el país), el primero se realizó el 10 de mayo de 2013 con motivo del Día del Peatón y segundo el 15 de noviembre de 2013 con motivo del Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico, en este último logramos posicionar la etiqueta #SeguridadVial llegando a ser tendencia en España.

- Como parte de los objetivos del proyecto se realizaron dos mesas de trabajo en las cuales una serie de expertos evaluaron las leyes y reglamentos existentes para algunos países de América Latina, con el fin de compararlos a las leyes existentes en nuestro país. Tras esta dinámica se planteó la posibilidad de elaborar un borrador de la ley de tránsito existente para ser presentadas a las autoridades pertinentes.
- Otro de los logros que podemos comentar es la activación de nuestra página web www.seguridadvial.org.ve en la cual podrán tener información confiable y actualizada sobre el tema en nuestro país.

De igual manera, el Observatorio de Seguridad Vial también estuvo presente, como ponente o como especialista, en distintos eventos de Seguridad desarrollados por otras organizaciones, entre ellos:

- II Encuentro de organizaciones interesadas en Seguridad Vial, organizado por Micondominio.com, La Escuela de Ciudadanos y La Red de madres, padres y representantes en marzo de 2013.
- II Encuentro de Escuelas Promotoras de la Seguridad Vial, organizado por la red de madres, padres y representantes, en mayo de 2013.
- IV simposio de Seguridad Vial en Venezuela, organizado por 3M y Fundación Seguros Caracas en junio de 2013.

- Acompañamos como ponentes al diario El Periodiquito, en su conversatorio aniversario de Seguridad Vial, en agosto de 2013.
- III Encuentro de Escuelas promotoras de Seguridad Vial, organizado por la red de madres, padres y representantes, en septiembre de 2013.
- III Encuentro de la Asociación Civil Vive para Servir, organizado por esta asociación y la Comisión de Vialidad y Transporte del Cabildo Metropolitano de Caracas, en octubre de 2013.
- Jurado en el Concurso de Cuentos por la Seguridad Vial, organizado por la Asociación Civil Vive para Servir y la Comisión de Transporte y Vialidad del Cabildo Metropolitano.

La incidencia en medios:

Para la Asociación Civil Paz Activa la presencia generada en medios durante el año 2013 resultó en un total de 319.135 sobre todas las plataformas a nivel nacional e internacional. Diversas temáticas fueron tratadas en estas plataformas comunicacionales, entre ellas las actividades desempeñadas por el Observatorio de Seguridad Vial como programa desarrollado en dicha organización.

La cantidad de información generada por la Asociación Civil Paz Activa y el Observatorio de Seguridad Vial así como su publicación, refleja el posicionamiento de sus voceros y de las temáticas que maneja la organización en el interés del público nacional e internacional.

Por otra parte, las temáticas asociadas exclusivamente con el trabajo del Observatorio de Seguridad Vial, particularmente la presentación del Informe 2012 y todas aquellas coyunturas vinculadas con el gremio mo-

torizado y el cumplimiento de las normas de tránsito en Venezuela, concentraron 23% de la incidencia en medios de comunicación en el 2013.

Nuestras Alianzas Estratégicas:

Fundación Seguros Caracas

Desde su nacimiento hace cinco años, la Fundación Seguros Caracas se ha dedicado a desarrollar proyectos a nivel nacional que se han enfocado en tres áreas principales: seguridad vial, diabetes y educación para la excelencia, este último asociado al Sistema de Orquestas Infantiles y Juveniles.

La alianza con Fundación Seguros Caracas ha resultado determinante para el Observatorio de Seguridad Vial, ha permitido su creación y la presentación del *I Informe sobre la situación de Seguridad Vial en Venezuela: Observando desde la sociedad Civil 2012*.

Asimismo, gracias a su aporte presentamos este *II Informe de Seguridad Vial*, en el cual presentamos información más detallada y completa acerca de la situación que se presenta en las principales vías del país.

Fonacit /Universidad Nacional Experimental de la Seguridad

El Fondo Nacional de Ciencia y Tecnología (Fonacit) en convenio con la Universidad Nacional de la Seguridad (Unes) aprobó para el Observatorio de Seguridad Vial un proyecto que consiste en desarrollar una herramienta metodológica que permita compilar, registrar, sistematizar y analizar la información sobre la accidentalidad y mortalidad vial a nivel nacional para generar informes de diagnóstico que permitan atacar eficazmente los principales problemas asociados a la seguridad vial en el país.

Otras organizaciones Aliadas:

Desde su creación, el Observatorio de Seguridad Vial ha contado con el apoyo de diversas organizaciones que desde hace algunos años se han dedicado de manera exclusiva a la Seguridad Vial. Aunque cada una de ellas esté enfocada en áreas distintas, se ha logrado siempre el trabajo mancomunado de todas con el fin de hacer más visible la problemática, es por ello que hoy contamos con ellas como aliadas. Estas organizaciones son:

- Asociación Civil Cultura para la vida.
- Asociación Venezolana para la Prevención de Accidentes de Tránsito y atención a las Víctimas (Asotránsito).
- Red de madres, padres y representantes.
- Centro de Investigación y Educación en Seguridad Vial (Ciesvial).
- Asociación Venezolana de Prevención de Accidentes y Enfermedades (Avepae).
- Fundación de Medicina Familiar.
- Asociación Civil Un llamado a la conciencia.
- Asociación Civil Vive para Servir.
- Asociación de Motorizados el Estado Aragua (Ascimotar).
- Escuela de Ciudadanos.
- Mi condominio.com.
- Educación Vial y Ciudad (Evyc).

- Bicimamis.
- Fesvial.

Todas las organizaciones antes mencionadas merecen nuestro más sincero agradecimiento y reconocimiento por el trabajo que diariamente desarrollan en pro de la seguridad vial en Venezuela, un trabajo constante que busca incidir de manera positiva en la sociedad civil y crear conciencia en torno al tema con el fin de generar cambios positivos en nuestro país.

CAPÍTULO V

Nuestras conclusiones y recomendaciones

Desde el Observatorio de Seguridad Vial reiteramos la necesidad de promover el conocimiento de la ley y los reglamentos existentes, con el fin de poder aplicar de manera más exhaustiva las sanciones pertinentes y lograr a través del cumplimiento efectivo de las normas una disminución efectiva de los siniestros viales.

Consideramos también que se deben implementar en todos los niveles de educación algunas materias alusivas a la seguridad vial, enfocadas en los distintos roles que se presentan en la vía pública: peatones, ciclistas, motorizados y conductores.

Dentro de las distintas instancias competentes se debe promover la creación de nuevas vías que permitan la redistribución del flujo vehicular, mejorar las vías existentes, así como reforzar la vigilancia y asistencia permanente en vías rápidas.

Es necesario destacar que si bien hay factores externos que se deben mejorar dentro de toda la dinámica de la seguridad vial en Venezuela, también debemos considerar que el 90% de los siniestros viales son ocasionados por el factor humano, de allí la necesidad de crear conciencia y asumir las responsabilidades pertinentes como conductores o peatones.

Aunque suene reiterativo, es necesario asumir la obligatoriedad del cumplimiento de las normas y del uso de los dispositivos de seguridad, así como de la revisión completa del funcionamiento de nuestro vehículo como factores entre los que podemos actuar directamente. Es imperiosa

la necesidad de tomar medidas, no solo por el temor a la sanción sino para preservar nuestras vidas y la de aquellos que se encuentran a nuestro alrededor.

Basados en la situación de seguridad vial que presenta nuestro país nos atrevemos a proponer algunas acciones con el fin de superar las condiciones actuales. Se trata de experiencias internacionales en campañas integrales y efectivas en seguridad vial, documentadas por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal) en su boletín número 2 del año 2011, edición n° 294, titulado Facilitación del Transporte y Comercio para América Latina y el Caribe.

Propuesta 1. Campaña Cero excusas:

Dirigida principalmente a crear conciencia de la existencia del problema de la seguridad vial en Venezuela y del rol individual que tienen cada uno de los actores dentro del sistema.

Antecedentes:

En nuestro país, la mayoría de los siniestros viales están asociados con las fallas humanas, que pueden estar asociadas a su vez a la falta de mantenimiento del vehículo, así como a las conductas y hábitos de los diversos usuarios del sistema de transporte (ciclistas, motociclistas, peatones, conductores). Por ende, es necesario que se cree conciencia de la responsabilidad de cada uno en la prevención de situaciones de riesgo en la vía pública.

Descripción:

Esta iniciativa fue desarrollada en Colombia por el Fondo de Prevención Vial bajo los lemas "Epidemia de excusas" e "Inteligencia vial". La campaña apuntó a crear conciencia de la existencia de un problema y el rol individual dentro de la solución, haciendo énfasis en que los usuarios se vieran identificados y por tanto asumieran su responsabilidad en el sistema de transporte. Dicha campaña incluyó material impreso y audiovisual (mensajes de radio y comerciales televisivos) además de la utilización de un programa interactivo en Internet para mostrar a los usuarios su estilo de conducción.

La campaña "Epidemia de Excusas" estuvo enfocada en construir hábitos positivos, consolidando una nueva forma de vivir en las calles y carreteras de Colombia, a través de una propuesta integral en la que el mensaje apelaba a utilizar la inteligencia de seguridad vial, de ella derivó la campaña "Inteligencia Vial" como un atributo necesario en todos los individuos que conforman el sistema.

Resultados:

Aunque 84,9% de las personas entrevistadas consideraron que la campaña de "Inteligencia Vial" modificó por completo sus comportamientos en la vía, no hay mediciones sobre la situación de seguridad vial previas a la ejecución de la campaña, por ende, no se tienen datos puntuales sobre la disminución de los hechos viales en Colombia después de la culminación de la misma. De allí la necesidad de acompañar este tipo de iniciativas con planes nacionales y propiciar la participación de todos los sectores de la sociedad con el fin de lograr efectivamente la reducción de los afectados en siniestro viales.

Propuesta 2. Si los amas, protégelos.

Campaña dirigida promover el uso de los dispositivos de seguridad y prevención, así como a resaltar el beneficio del uso de los mismos.

Antecedentes:

En Venezuela, aunque no existe un estudio que nos permita evaluar el uso de los dispositivos de seguridad y prevención en materia de Seguridad Vial, es evidente que muchas de las lesiones y muertes ocasionadas por siniestros viales se pudieron haber evitado con el correcto uso de los mismos. Esta situación hace necesaria la implementación de campañas de reconocimiento y uso de los dispositivos de seguridad existentes tales como: cascos integrales, chalecos reflectivos, cinturones de seguridad y sistemas de retención.

Descripción:

Esta iniciativa, desarrollada en Costa Rica, estuvo centrada en el concepto del amor y la responsabilidad de los conductores con el fin de incrementar el índice de uso de cinturón de seguridad. La campaña estuvo conformada por dos comerciales televisivos sobre el uso del cinturón de seguridad, además de otros dos comerciales enfocados en la función de la policía de tránsito, a fin de demostrar a los costarricenses su papel en la seguridad vial. Posteriormente, la campaña también se llevó a mensajes radiales y actividades interactivas donde se evidenciaba la necesidad de uso de los cinturones de seguridad a través de simuladores de choque.

Si bien esta campaña solo abarcó el uso del cinturón, la misma puede extenderse en Venezuela a los demás dispositivos de seguridad y preven-

ción con la visión de mejorar y coadyuvar en la mejora de la situación de seguridad vial.

Resultados:

Luego de la implementación de la campaña se realizó una encuesta nacional, que permitió confirmar el aumento de la tasa de utilización del cinturón de seguridad en un 82%, porcentaje incluso mayor que los objetivos planteados por la campaña. Los resultados positivos están asociados a la acertada combinación entre la legislación sobre el uso obligatorio del cinturón de seguridad, la aplicación de la ley por parte de la policía de tránsito y la campaña en los medios de comunicación.

Iniciativas como estas son dignas de ser replicadas tanto en Venezuela como en otros países donde la seguridad vial constituye un verdadero problema de salud pública, dada la falta de información oficial, la poca vigilancia vial, la inobservancia de las normas por parte de los ciudadanos y la poca capacidad de los organismos encargados de aplicar las sanciones necesarias para garantizar la vida de los diversos actores que participan en el sistema vial.

Ante la situación que vivimos en Venezuela se hace necesario hacer énfasis en la necesidad de involucrar a la sociedad civil, organismos oficiales, organizaciones civiles y empresas privadas en iniciativas que fomenten de manera sostenida y sistemática hábitos, costumbres y valores asociados con la seguridad vial y que permitan promover verdaderos cambios en esta situación que a todos nos aqueja.

BIBLIOGRAFÍA

Anuarios de Mortalidad (1999 – 2011). Ministerio del Poder Popular para la Salud (MPPS).

La silla que cuida (2012). Dirección General de Tráfico, Ministerio de Interior, España.

*Ley de Transporte Terrestr*e, Gaceta Oficial Nº 38.985, 01 de agosto de 2008.

Informe sobre la situación mundial de seguridad vial (2013). Organización Mundial de la Salud. Documento disponible en: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/

Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020 (2011). Organización Mundial de la Salud. Documento disponible en: http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf

Cascos: Manual de seguridad vial para decidores y profesionales (2008). Publicación Científica y Técnica No. 628. Organización Panamericana de la Salud.

Reglamento Parcial de la Ley de Transporte Terrestre sobre el Uso y Circulación de Motociclistas en la Red Vial Nacional y el Transporte Público de Per-

sonas en la Modalidad Individual de Mototaxis, Gaceta Oficial Nº 39.772, 05 de octubre de 2012, decreto N° 8405.

RIVAS, O. "Ciudades estancadas en el pasado". En: Diario 2001, 07 de noviembre de 2013.

——— "Vías del país en terapia intensiva". En: Diario 2001, 02 de agosto 2013.

MARTINEZ, M. "Transporte Público rueda en chatarra". En: Diario 2001, S/F.

YBARRA, D. "100.000 buses deben ser sustituidos". En: El Nacional, 10 de noviembre 2013.

MONTILLA, A. "Autobuses interurbanos obsoletos ponen en riesgo a viajeros". En: El Nacional, 07 de agosto 2013.

AVN, "Misión Transporte sustituirá 80.000 autobuses". En: El Mundo, 29 de noviembre 2013.

DÍAZ; A. "De cada 100 vehículos en Caracas solo dos son del transporte público". En: La Voz, 26 de mayo 2013.

PALACIOS, D. "Por lo menos 515 líneas de moto taxis funcionan en Caracas". En: El Nacional, 05 de octubre 2013.

ANEXOS

Anexo 1

OBSERVATORIO SEGURIDAD VIAL

PAZ ACTIVA
ASOCIACIÓN CIVIL

Caracas, 4 de Abril de 2013

G/D
Nestor Reverol
Ministerio del Poder Popular para Relaciones Interiores y Justicia

Por medio de la presente, el Observatorio de Seguridad Vial les felicita por el esfuerzo desempeñado durante el reciente Operativo Semana Santa Segura 2013, en el cual se disminuyeron en 25% los accidentes de tránsito en nuestro país y en un 44% y 53% los accidentes con lesionados y fallecidos respectivamente.

Reconocemos la loable labor desarrollada y por ello les proponemos unir esfuerzos para mejorar la efectividad de los operativos desarrollados no solo en temporadas especificas sino de manera permanente. Por ello solicitamos encarecidamente los siguientes datos referentes a dicho operativo con el fin de contribuir a solventar la situación de la seguridad vial en Venezuela.

En este caso, los datos que solicitamos son los siguientes:

- Cantidad y ubicación de los diferentes puntos de control desplegados en la entidad, así como los nombres de las vías o carreteras monitoreadas durante el operativo.
- Número de unidades terrestres utilizadas en el operativo (patrullas, motos, bicicletas, grúas y ambulancias).
- Número de funcionarios que participaron en el operativo por estado.
- Número de funcionarios abocados a la seguridad vial durante el operativo por estado.
- Cifras totales de accidentes de tránsito durante la implementación del operativo por estado.
- Número de heridos en accidentes viales durante el operativo por estado.
- Número de fallecidos en accidentes viales durante el operativo por estado.
- Principales causas de los accidentes viales durante el operativo por estado.
- Zonas de mayor siniestralidad vial durante el operativo.
- Cantidad de multas de tránsito expedidas en la entidad durante el operativo.
- Principales motivos de aplicación de multas durante el operativo.
- Cantidad de sanciones aplicadas en la entidad durante el operativo.
- Cantidad de sanciones aplicadas y asociadas al uso de alcohol durante el operativo.
- Cantidad de pruebas toxicológicas aplicada a conductores durante el operativo.

Av. José Félix Sosa, Edificio ANAVIC. Piso 4 Oficina 43. Urb. Bello Campo, Municipio Chacao. Estado Miranda. Teléfono 02122657316. RIF J-30749456-5

Anexo 1

OBSERVATORIO SEGURIDAD VIAL

PAZ ACTIVA
ASOCIACIÓN CIVIL

Caracas, 11 de Junio de 2013

G/B:
Miguel Rodríguez Torres
Ministro del Ministro del Poder Popular para Relaciones Interiores, Justicia y Paz.

En primer lugar, reciba un atento y cordial saludo de parte del Observatorio de Seguridad Vial y la Asociación Civil Paz Activa.

Por medio de la presente queremos hacerle llegar una copia de nuestro "I Informe sobre la situación de Seguridad Vial en Venezuela: Observando desde la Sociedad Civil 2012", publicado por las dos organizaciones antes mencionadas en alianza estratégica con la Fundación Seguros Caracas.

Dicho material contiene el análisis del último Anuario de Mortalidad emitido por el ministerio del Poder Popular para la Salud correspondiente al año 2010, una revisión hemerográfica de los accidentes viales ocurridos en 2012 y otros trabajos desarrollados por diferentes organizaciones de la sociedad civil interesadas en el tema.

Esperamos que la información contenida sirva como referencia para el desarrollo, planificación y ejecución de futuros programas o proyectos enfocados en la Seguridad Vial en Venezuela. Estamos a su más completa disposición.

Saludos cordiales,

Atentamente,

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DEL PODER POPULAR
PARA RELACIONES INTERIORES Y JUSTICIA
DESPACHO DEL MINISTRO
12 JUN 2013
RECIBIDO
Hora: 10:00 ☑ AM ☐ PM Firma:

OBSERVATORIO SEGURIDAD VIAL
R.I.F.: J-30749456-5

Lic. Mayerlin Fagundez
Coordinadora General del Observatorio de Seguridad Vial

Av. José Félix Sosa, Edificio ANAVIC. Piso 4 Oficina 43. Urb. Bello Campo, Municipio Chacao. Estado Miranda. Teléfono 02122657316. RIF J-30749456-5

Versión 2012-1

OBSERVATORIO SEGURIDAD VIAL

OBSERVATORIO SEGURIDAD VIAL

Ciudad:	Fuente:
Fecha:	Cuerpo:

Identificación del artículo _____

¿Fue reseñado este suceso en otra fuente? Si ☐ NO ☐

Si este suceso ha sido reseñado en otra fuente ingrese su código y anexe él o los artículos a esta planilla _____

IDENTIFICACIÓN DEL INFORMANTE Y DEL LUGAR DEL SUCESO

1. Nombre del informante:

2. Tipo de Informante
- ☐ 1. La víctima
- ☐ 2. Familiar/Conocido
- ☐ 3. Desconocido
- ☐ 4.Bomberos/PC
- ☐ 5. Funcionario de org. de seguridad
- ☐ 6. Otro:
- ☐ 9. No informa

3. Lugar del suceso
- ☐ 1.Parroquia
- ☐ 2.Municipio
- ☐ 3.Estado

4. Punto de Referencia

5. ¿Dónde específicamente ocurrió el siniestro?
- ☐ 1. Autopista
- ☐ 2. Avenida
- ☐ 3. Vía Expresa
- ☐ 4. Calle
- ☐ 9. No informa
- ☐ 5. Carretera
- ☐ 6.Puente
- ☐ 7.Elevado
- ☐ 8.Túnel
- ☐ 9.Otra _____

6. ¿Día de ocurrencia?
- ☐ 1. Día de la semana
- ☐ 2. Fin de semana
- ☐ 9. No informa

7. ¿Hora de ocurrencia?
- ☐ 1. De 6:01 am a 6:00 pm
- ☐ 2. De 6:01 pm a 12:00 pm
- ☐ 3. De 12:01 pm a 6:00 am
- ☐ 9. No informa

Hora exacta del siniestro:

8. Tipo de vehículos involucrados
- ☐ 1. Motocicletas
- ☐ 2.Automóviles
- ☐ 3. Minibuses
- ☐ 9. No informa
- ☐ 4.Autobuses
- ☐ 5. Vehículo de carga
- ☐ 6. Vehículos especiales

9. Número de Vehículos Involucrados
- ☐ 1. Uno
- ☐ 2. Dos
- ☐ 3. De 3 a 6
- ☐ 4. De 7 a 10
- ☐ 5. De 11 a 14
- ☐ 6. Más de 15
- ☐ 9. No informa

10. Posibles causas del siniestro
- ☐ 1. Exceso de Velocidad
- ☐ 2. Imprudencia
- ☐ 3. Fallas Mecánicas
- ☐ 4. Mal estado de las vías
- ☐ 5. Obstáculos en la vía
- ☐ 6.Impericia
- ☐ 9.No Informa
- 7.Clima Adverso
- 8. Otra _____

INFORMACIÓN DE LA VÍCTIMA (S) DEL SUCESO 11. N° de víctimas ____ 98. Varias ____ 99. No informa ____

Nombre de la víctima	12. Sexo	13. Edad	14. Edo. Civil	15. Nacionalidad	16. Ocupación

INFORMACIÓN DEL HERIDO (s) EN EL SUCESO 17. N° de heridos ____ 98. Varias ____ 99. No informa ____

Nombre del herido	18. Sexo	19. Edad	20. Edo. Civil	21. Nacionalidad	22. Ocupación

23. Tipo de Siniestro
- ☐ 1. Arrollamiento
- ☐ 2.Choque con vehículo estacionado
- ☐ 3. Choque con obstáculo fijo
- ☐ 4. Choque múltiple
- ☐ 9.No informa
- ☐ 5.Volcamiento
- ☐ 6. Otra _____

Anexo 2

NOTAS

Este *II INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN VENEZUELA*,
se terminó de imprimir en el mes de junio de 2014, en Caracas.
En su composición se utilizaron fuentes de la familia tipográfica Adobe Caslon Pro.