



Bolivia: Decreto Supremo N° 2079, 13 de agosto de 2014

Decreto Supremo N° 2079

EVO MORALES AYMA

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DEL ESTADO PLURINACIONAL DE
BOLIVIA

CONSIDERANDO:

- Que el numeral 2 del Artículo 9 de la Constitución Política del Estado, determina como fines y funciones esenciales del Estado, entre otros, garantizar el bienestar, el desarrollo, la seguridad y la protección e igual dignidad de las personas, las naciones, los pueblos y las comunidades, y fomentar el respeto mutuo y el diálogo intracultural, intercultural y plurilingüe.
- Que el Parágrafo I del Artículo 251 del Texto Constitucional, establece que la Policía Boliviana, como fuerza pública, tiene la misión específica de la defensa de la sociedad y la conservación del orden público, y el cumplimiento de las leyes en todo el territorio boliviano. Ejercerá la función policial de manera integral, indivisible y bajo mando único, en conformidad con la Ley Orgánica de la Policía Boliviana y las demás leyes del Estado.
- Que el numeral 13 del Parágrafo II del Artículo 299 de la Constitución Política del Estado, dispone como una competencia concurrente entre el nivel central del Estado y las entidades territoriales autónomas, la seguridad ciudadana.
- Que el Artículo 1 de la Ley N° 734, de 8 de abril de 1985, señala que la Policía Nacional, actual Policía Boliviana, es una institución fundamental del Estado que cumple funciones de carácter público, esencialmente preventivas y de auxilio, fundada en los valores sociales de seguridad, paz, justicia y preservación del ordenamiento jurídico que en forma regular y continua, asegura el normal desenvolvimiento de todas las actividades de la sociedad.
- Que el Artículo 3 de la Ley N° 264, de 31 de julio de 2012, del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana "Para una Vida Segura", determina que la seguridad ciudadana es un bien común esencial de prioridad nacional para el desarrollo del libre ejercicio de los derechos y garantías individuales y colectivas, de todos los estantes y habitantes del territorio del Estado Plurinacional de Bolivia y una condición fundamental para la convivencia pacífica y el desarrollo de la sociedad boliviana.
- Que la Seguridad Vial no solo constituye un motivo de preocupación en el

Disposiciones abrogatorias y derogatorias

ámbito nacional, sino también a nivel mundial, esto motivó a que instituciones y organismos internacionales como la Asamblea General de las Naciones Unidas, de la que Bolivia es miembro, proclamara el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 - 2020, partiendo de cinco (5) ejes estratégicos que hoy en día son desarrollados a nivel mundial, a través de acciones y estrategias que derivadas de planes, programas y proyectos posibilitan la prevención, control y atención de los accidentes de tránsito que en muy poco tiempo pasaron a ser una de las principales preocupaciones de salud en todo el orbe, cuestión ampliamente debatida y sentada como tal en los foros internacionales.

- Que el nuevo "Plan Nacional de Seguridad Vial 2014 - 2018" tiene como objetivos: consolidar y adecuar la legislación vigente en nuestro país sobre seguridad vial a estándares internacionales, para viabilizar y optimizar las intervenciones sobre seguridad vial; mejorar las condiciones de seguridad de las vías terrestres de acuerdo a las características de cada zona o región del país; establecer una estrategia nacional de Información, Educación y Comunicación - IEC para el cambio de comportamiento en la población usuaria; establecer un modelo de sistema de información nacional interinstitucional oportuno y confiable, para la vigilancia, formulación y evaluación de políticas públicas y toma de decisiones en temas de seguridad vial; y establecer una estrategia para brindar una respuesta adecuada a las víctimas después del accidente de tránsito.

EN CONSEJO DE MINISTROS,

DECRETA:

Artículo 1°.- (Objeto) Se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2014 - 2018", que en Anexo forma parte indivisible del presente Decreto Supremo.

Artículo 2°.- (Coordinación e implementación) El Ministerio de Gobierno, a través del Viceministerio de Seguridad Ciudadana, podrá coordinar con las entidades territoriales autónomas, así como con las demás instituciones y entidades vinculadas con la problemática de la Seguridad Vial en Bolivia, la implementación del "Plan Nacional de Seguridad Vial 2014 - 2018", a través de los planes departamentales, municipales e indígena originario campesinos de seguridad ciudadana, en el marco de la [Ley N° 264](#), de 31 de julio de 2012, del Sistema Nacional de Seguridad Ciudadana "Para una Vida Segura".

Disposiciones abrogatorias y derogatorias

Artículo derogatorio Único.- Quedan derogados los Artículos 2, 3 y 4 del [Decreto Supremo N° 29293](#), de 3 de octubre de 2007.

Se abrogan y derogan todas las disposiciones, contrarias al presente Decreto Supremo.

El señor Ministro de Estado en el Despacho de Gobierno, queda encargado de la ejecución y cumplimiento del presente Decreto Supremo.

Es dado en el Palacio de Gobierno de la ciudad de La Paz, a los trece días del mes de agosto del año dos mil catorce.

Fdo. EVO MORALES AYMA, David Choquehuanca Céspedes, Juan Ramón Quintana Taborga, Jorge Perez Valenzuela, Rubén Aldo Saavedra Soto, Elba Viviana Caro Hinojosa, Luis Alberto Arce Catacora, Juan José Hernando Sosa Soruco, Ana Teresa Morales Olivera, Arturo Vladimir Sánchez Escobar, Felix Cesar Navarro Miranda, Elizabeth Sandra Gutierrez Salazar, Daniel Santalla Torrez, Juan Carlos Calvimontes Camargo, José Antonio Zamora Gutiérrez, Roberto Iván Aguilar Gómez, Nemesia Achacollo Tola, Claudia Stacy Peña Claros, Nardy Suxo Iturry, Pablo Cesar Groux Canedo, Amanda Dávila Torres, Tito Rolando Montaña Rivera.

Anexo

Anexo Decreto Supremo N° 2079

ANEXO [Decreto Supremo N° 2079](#) PLAN PLURINACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2014 - 2018 1. ANTECEDENTES 1.1 INFORMACIÓN ESTADÍSTICA DEL ORGANISMO OPERATIVO DE TRÁNSITO En Bolivia el comportamiento de los accidentes de tránsito durante los últimos seis años (del 2008 al 2013) ha sido variable con un ascenso desde el 2008 (39.814 casos) al 2009 (41.882 casos), un descenso para 2010 (39.035 casos) para haber ido aumentando el 2011 (39.407 casos), el 2012 (39.799 casos) y el año 2013 (36.512 casos). Frecuencia de accidentes de tránsito Porcentualmente en este periodo, los departamentos que han permanecido en los tres primeros lugares, fueron La Paz con un promedio de 41,3 % casos de accidentes de tránsito, Santa Cruz con un 20,5 % y Cochabamba con 11,4 %, seguidos de Tarija (7,3 %), Oruro (5,6 %), Chuquisaca (5,4 %), encontrándose Potosí (3,9 %), Beni (3,2%) y Pando (1,4%) en los últimos lugares (Ver Tabla 1). TABLA 1. RELACIÓN PORCENTUAL DEL NÚMERO DE CASOS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO A NIVEL NACIONAL POR DEPARTAMENTO DEL AÑO 2008 al 2013

DEPARTAMENTO	2008		2009		2010		2011		2012		2013		TOTAL	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
La Paz	18.229	45,8	17.703	42,3	15.779	40,4	17.693	44,9	14.984	37,6	13.269	36,3	97.657	41,3
Santa Cruz	6.727	16,9	7.886	18,8	6.917	17,7	7.818	19,8	9.798	24,6	9.423	25,8	48.569	20,5
Cochabamba	5.185	13,0	5.270	12,6	5.469	14,0	3.702	9,4	4.116	10,3	3.176	8,7	26.918	11,4
Oruro	2.276	5,7	3.164	7,6	2.218	5,7	1.572	4,0	2.094	5,3	1.911	5,2	13.235	5,6
Potosí	1.782	4,5	1.309	3,1	1.279	3,3	1.437	3,6	1.642	4,1	1.801	4,9	9.250	3,9
Chuquisaca	1.978	5,0	2.001	4,8	1.992	5,1	2.268	5,8	2.372	6,0	2.158	5,9	12.769	5,4
Tarija	2.353	5,9	2.825	6,7	3.147	8,1	3.092	7,8	3.012	7,6	2.727	7,5	17.156	7,3
Beni	684	1,7	1.048	2,5	1.608	4,1	1.246	3,2	1.430	3,6	1.631	4,5	7.647	3,2

Anexo Anexo Decreto Supremo N° 2079

Pando	600	1,5	676	1,6	626	1,6	579	1,5	351	0,9	416	1,1	3.248	1,4
TOTAL	39.814	100	41.882	100	39.035	100	39.407	100	39.799	100	36.512	100	236.449	100

FUENTE: Observatorio Nacional de Seguridad Ciudadana con datos del Comando General de la Policía Boliviana El análisis estadístico del registro de los accidentes de tránsito en los últimos seis años, reflejaría que los departamentos con mayor incidencia de accidentes de tránsito son La Paz, Santa Cruz y Cochabamba; sin embargo, no sucede lo mismo en relación a la población por cada departamento, habiendo existido variaciones en las tasas de accidentes de tránsito por cada 10.000 habitantes, donde los departamentos con mayor incidencia fueron: La Paz, Tarija y Oruro, seguido de Chuquisaca.(Ver Tabla 2). TABLA 2. TASAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR 10.000 HABITANTES POR DEPARTAMENTO EN EL PERIODO 2008 al 2013

Año	La Paz	Tarija	Oruro	Chuquisaca	Cochabamba	Santa Cruz	Beni	Potosí	Pando
2008	66,1	47,3	51,3	31,3	29,0	25,6	15,9	22,8	8,0
2009	63,3	55,4	70,7	31,2	28,9	29,1	23,9	16,7	8,6
2010	55,6	60,2	49,2	30,6	29,4	24,8	36,1	16,2	7,7
2011	61,4	57,8	34,6	34,3	19,5	27,3	27,5	18,1	6,9
2012	54,7	59,2	42,7	39,5	21,2	35,3	33,6	20,6	6,9
*2013	49,0	56,5	38,7	37,5	18,1	35,5	38,7	21,8	37,6

FUENTE: Observatorio Nacional de Seguridad Ciudadana con datos del Comando General de la Policía Boliviana. *Tasas calculadas con resultados definitivos del Censo de Población y Vivienda 2012 Tipos de accidente de tránsito: Para el período 2008 a 2013 se evidencia, que los casos más reportados han sido las colisiones con 55,1%, seguidos de los choques con 20,5% y de los atropellos con 15,8%; seguidos de los vuelcos con 2,8% y encunetamientos/deslizamientos con 2,5%, siendo los embarrancamientos, caída de pasajeros y el incendio de vehículos como las circunstancias que se encuentran alrededor del 1% (Tabla 3). TABLA 3. RELACIÓN PORCENTUAL DE TIPO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO OCURRIDOS A NIVEL NACIONAL PARA EL PERÍODO 2008 A 2013

Año	Colisiones	Choques	Atropellos	Vuelcos	Embarrancamientos	Encunetam./deslizamiento	Caída de pasajero	Incendio de vehículos
2008	54,0	24,3	14,5	2,7	1,0	2,2	1,2	0,1
2009	55,6	22,8	14,4	2,4	0,9	2,3	1,4	0,1
2010	54,5	21,8	15,6	2,5	1,1	2,3	2,0	0,1
2011	54,8	22,2	15,2	2,5	1,1	2,3	1,8	0,1

Bolivia: Decreto Supremo N° 2079, 13 de agosto de 2014

2012	60,1	10,6	18,7	3,6	1,4	3,1	2,3	0,2
2013	51,5	22,5	16,5	3,1	1,4	2,6	2,1	0,3
PROMEDIO	55,1	20,7	15,8	2,8	1,2	2,5	1,8	0,2

FUENTE: Observatorio Nacional de Seguridad Ciudadana con datos del Comando General de la Policía Boliviana Causas de los accidentes de tránsito: Sobre las causas de los accidentes de tránsito que clasificó el Organismo Operativo de Tránsito y registrados por departamento para el año 2013 se cuenta con los siguientes datos (Ver gráfica 1): primer lugar tenemos a la imprudencia del conductor, segundo lugar tenemos al exceso de velocidad y tercer lugar al estado de embriaguez. GRÁFICA N° 1 RELACIÓN PORCENTUAL DE CAUSAS QUE OCASIONARON ACCIDENTES DE TRÁNSITO A NIVEL NACIONAL EN EL AÑO 2013

FUENTE: Observatorio Nacional de Seguridad Ciudadana con datos del Comando General de la Policía Boliviana Vías en las que se produjeron los accidentes de tránsito En los últimos años, las causas que han producido el mayor número de accidentes de tránsito se han mantenido con muy pocas modificaciones; siendo en el área urbana como las calles y avenidas los lugares donde se produjeron mayor número de accidentes de tránsito y en el área rural las carreteras y caminos.(Ver Tabla 4). TABLA 4. RELACIÓN PORCENTUAL A NIVEL NACIONAL DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO DE ACUERDO A LA VÍA EN LA QUE SE PRODUJO POR GESTIONES 2008 al 2013

VÍAS	2008		2009		2010		2011		2012		2013		TOTAL	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Calles	16.284	41	17.372	41	21.157	54	9.450	24	7.608	19	8.559	23	80.430	34,0
Avenidas*	11.256	28	11.720	28	10.693	27	19.044	48	18.696	47	15.122	41	86.531	36,6
Intersecciones	4.747	12	4.426	11	4.243	11	4.132	10	4.728	12	5.531	15	27.807	11,8
Plazas o parques	1.741	4	2.067	5	1.384	4	1.929	5	1.647	4	1.151	3	9.919	4,2
Curvas y puentes	514	1	331	1	0	0	0	0	0	0	0	0	845	0,4
Carreteras y caminos	5.272	13	5.966	14	1.558	4	4.852	12	7.120	18	6.149	17	30.917	13,0
TOTAL	39.814	100	41.882	100	39.035	100	39.407	100	39.799	100	36.512	100	236.449	100

*Incluye la Autopista de La Paz FUENTE: Observatorio Nacional de Seguridad Ciudadana con datos del Comando General de la Policía Bolivian Muertos y heridos por accidentes de tránsito Durante estas seis gestiones a nivel nacional el número de heridos por accidentes de tránsito ha crecido en un 29,3%, desde el 2008 con 13.309 casos hasta 17.204 el 2013. En promedio en los últimos seis años, por orden de importancia los departamentos en los que se registró mayor número de heridos fueron: La Paz con 42,1 %, Santa Cruz con un 14,8% y Cochabamba 14,7% (Ver Tabla 5). En relación a mortalidad el crecimiento en estos seis años fue del 42 %. En porcentaje los departamentos con mayor casos de muertes son La Paz con 34,0%,

Cochabamba con 23,3% y Santa Cruz con 11,3% (Ver Tabla 6). Respecto a la tasa nacional de heridos en accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes, esta se incrementó de 132,7 el 2008 a 171,6 el 2013, lo que representa un crecimiento de 38,9 puntos. Asimismo, el crecimiento de la tasa nacional de muertos en accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes subió en 6 puntos de 12,4 en el 2008 a 18,4 en el 2013 (Ver Tabla 7). TABLA 5. RELACIÓN PORCENTUAL DEL NÚMERO DE HERIDOS REGISTRADOS EN EL LUGAR DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO EN LAS GESTIONES 2008 al 2013 A NIVEL NACIONAL.

DEPARTAMENTO	2008		2009		2010		2011		2012		2013		TOTAL	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
La Paz	5.591	42,0	7.077	54,7	6.728	49,2	5.960	39,5	6.773	36,4	6.113	35,5	38.242	42,1
Santa Cruz	1.629	12,2	400	3,1	483	3,5	2.705	17,9	4.001	21,5	4.252	24,6	13.450	14,8
Cochabamba	1.992	15,0	1.567	12,1	1.999	14,6	2.289	15,2	3.008	16,2	2.516	14,6	13.371	14,7
Oruro	812	6,1	1.592	12,3	1.591	11,6	811	5,4	1.072	5,8	985	5,7	6.863	7,6
Potosí	723	5,4	809	6,3	870	6,4	685	4,5	865	4,6	884	5,1	4.836	5,3
Chuquisaca	1.327	10,0	982	7,6	828	6,1	535	3,5	773	4,2	596	3,5	5.041	5,6
Tarija	588	4,4	343	2,7	543	4,0	1.308	8,7	1.130	6,1	900	5,2	4.812	5,3
Beni	460	3,5	88	0,7	319	2,3	627	4,2	833	4,5	895	5,2	3.222	3,5
Pando	187	1,4	76	0,6	312	2,3	157	1,0	158	0,8	83	0,5	973	1,1
TOTAL	13.309	100	12.934	100	13.673	100	15.077	100	18.613	100	17.204	100	90.810	100

FUENTE: Observatorio Nacional de Seguridad Ciudadana con datos del Comando General de la Policía Boliviana TABLA 6. RELACIÓN PORCENTUAL DEL NÚMERO DE MUERTES REGISTRADOS EN EL LUGAR DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO EN LAS GESTIONES 2008 al 2013 A NIVEL NACIONAL.

DEPARTAMENTO	2008		2009		2010		2011		2012		2013		TOTAL	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
La Paz	341	27,3	420	34,4	554	42,8	516	38,7	561	31,5	579	31,3	2.971	34,0
Santa Cruz	92	7,4	45	3,7	61	4,7	144	10,8	296	16,6	351	19,0	989	11,3
Cochabamba	290	23,2	443	36,3	315	24,3	249	18,7	353	19,8	384	20,8	2.034	23,3
Oruro	217	17,4	147	12,0	171	13,2	82	6,1	170	9,5	154	8,3	941	10,8
Potosí	143	11,5	49	4,0	66	5,1	107	8,0	153	8,6	106	5,7	624	7,1
Chuquisaca	113	9,1	72	5,9	76	5,9	44	3,3	73	4,1	80	4,3	458	5,2
Tarija	21	1,7	14	1,1	25	1,9	154	11,5	85	4,8	126	6,8	425	4,9
Beni	24	1,9	28	2,3	17	1,3	30	2,2	76	4,3	56	3,0	231	2,6
Pando	7	0,6	4	0,3	9	0,7	9	0,7	16	0,9	12	0,6	57	0,7
TOTAL	1.248	100	1.222	100	1.294	100	1.335	100	1.783	100	1.848	100	8.730	100

FUENTE: Observatorio Nacional de Seguridad Ciudadana con datos del Comando General de la Policía Boliviana TABLA 7. TASA NACIONAL DE HERIDOS Y DE

MUERTES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR CADA 100.000 HABITANTES EN LAS GESTIONES 2008 al 2013 A NIVEL NACIONAL

	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Tasa nacional de HERIDOS en accidentes de tránsito por 100.000 habitantes	132,7	126,5	131,1	141,9	179,1	171,6
Tasa nacional de MUERTES en accidentes de tránsito por 100.000 habitantes	12,4	11,9	12,4	12,6	17,2	18,4

FUENTE: Observatorio Nacional de Seguridad Ciudadana con datos del Comando General de la Policía Boliviana. *Tasas calculadas con resultados definitivos del Censo de Población y Vivienda 2012 El número de heridos y fallecidos en accidentes de tránsito desde el año 2008 hasta el año 2013 a nivel nacional, alcanza un total de 99.540 víctimas por accidentes de tránsito, de estas el 91,2% corresponde a los heridos y el 8,8% a muertes. El comportamiento por año en estos seis años fue casi similar, la relación de heridos por muertes fue de 17: 1 (por diecisiete heridos existió una muerte) (Ver Tabla 8). TABLA 8. RELACIÓN DE HERIDOS CON NÚMERO DE MUERTES EN EL LUGAR DEL ACCIDENTE POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO A NIVEL NACIONAL POR GESTIONES 2008 al 2013

Variable	2008		2009		2010		2011		2012		2013		TOTAL
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	
Heridos	13.309	91,4	12.934	91,4	13.673	91,3	15.077	91,9	18.613	91,3	17.204	90,3	
Muertes	1.248	8,6	1.222	8,7	1.294	8,7	1.335	8,1	1.783	8,7	1.848	9,7	
Total	14.557	100	14.156	100	14.967	100	16.412	100	20.396	100	19.052	100	

FUENTE: Observatorio Nacional de Seguridad Ciudadana con datos del Comando General de la Policía Boliviana 1.2 SISTEMA NACIONAL DE INFORMACIÓN EN SALUD (SNIS): El Sistema Nacional de Información en Salud (SNIS), desde el 2010 permite a los diferentes establecimientos de salud en sus tres niveles I, II y III registrar en el Formulario N° 302, información sobre los casos atendidos de las víctimas de un accidente de tránsito, bajo la variable hechos de tránsito. El SNIS presenta información porcentual diferenciada por sexo y rango de edad. En las gestiones 2010 al 2012, del total de casos atendidos de víctimas por un accidente de tránsito que acudieron a un establecimiento de salud, en un 37% fueron mujeres y 63% fueron hombres (Ver Gráfica 2). GRÁFICA N° 2 RELACIÓN PORCENTUAL POR SEXO DE LAS VÍCTIMAS DE UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO QUE ACUDIERON A ESTABLECIMIENTOS DE SALUD EN LAS GESTIONES 2010 - 2012 FUENTE: Sistema Nacional de Información en Salud (SNIS) La población que

mayormente fue víctima de un accidente de tránsito en los últimos tres años (2010 a 2012) fue la comprendida en el rango de 21 a 59 años con un 58%, seguida de la población de 10 a 20 años de edad con un 24%, los niños menores de 1 año alcanzaron el 1% (Ver Gráfica 3). **GRÁFICA N° 3 RELACIÓN PORCENTUAL POR RANGO DE EDAD DE LAS VÍCTIMAS DE UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO QUE ACUDIERON A ESTABLECIMIENTOS DE SALUD EN LAS GESTIONES 2010 - 2012 FUENTE:** Sistema Nacional de Información en Salud (SNIS) 1.3 **PARQUE AUTOMOTOR** El parque automotor en Bolivia se ha ido incrementando en los últimos seis años (2008 al 2013), el promedio de crecimiento por año fue de un 8%. El periodo en que se registró un mayor incremento fue del año 2011 al 2012 con un incremento del 20%. La emisión de certificados del Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT), en relación al parque automotor durante los últimos seis años fue en promedio de 79% por año. La gestión donde existió un menor porcentaje de SOAT emitidos en relación al parque automotor fue el año 2008 donde se alcanzó solo el 68% (con 563.684 vehículos con SOAT vs. los 839.767 vehículos del parque automotor) y la gestión con mayor porcentaje el 2011 que alcanzó un 86% (con 843.551 vehículos con SOAT vs. los 975.765 vehículos del parque automotor) (Ver Gráfica 4). **GRAFICA N° 4 INCREMENTO DEL PARQUE AUTOMOTOR EN BOLIVIA DEL AÑO 2008 - 2013 FUENTE:** Autoridad de Fiscalización y Control de Pensiones y Seguros. Boletín Estadístico 2013. Si bien existió un crecimiento en la emisión de los certificados SOAT, se ha sumado como factor de riesgo para la seguridad vial el incremento de vehículos transformados con deficiencias en las especificaciones técnicas, en su transformación: Por ejemplo no se realiza un trabajo que permita contar con: aire acondicionado, buen ángulo de convergencia, uso material no apropiado para las soldaduras entre otros. Cambio de estructura: originalmente el vehículo trae la especificación técnica del soporte o chasis para un trabajo de transporte de carga, pero en nuestro país, este se adecua para transportar pasajeros, es decir la especificación técnica del chasis o soporte no es la adecuada para realizar esta transformación, por lo que urge trabajar con una reglamentación, que prohíba este cambio de estructura, pues la flexibilidad que debe presentar el chasis o soporte para las diferentes funciones que cumplan es diferente.(Organismo Operativo de Tránsito). 1.4 **VÍAS DE TRANSPORTE** En Bolivia el Sistema de Transporte es integral siendo la principal la terrestre por carretera, existiendo el sistema ferroviario que está dividido en dos redes que no están conectadas entre ellas, la Red Andina y la Red Oriental. La Red Andina conecta La Paz con Chile (Charaña - Arica) y Perú (Guaqui), y Potosí con Chile (Avaroa - Antofagasta) y Argentina (Villazón - La Quiaca) y la Red Oriental, conecta la ciudad de Santa Cruz con Argentina (Yacuiba - Pocitos) y Brasil (Puerto Suárez - Quijarro - Corumbá). El sistema vial carretero en Bolivia, está dividido administrativamente en: Red Vial Fundamental (Administradora Boliviana de Carreteras), Red Vial Departamental (Gobiernos Autónomos Departamentales) y Red Vial Municipal (Gobiernos Autónomos Municipales). Bolivia tiene una Red Vial Fundamental (RVF) de 16.054 kilómetros, en cuya longitud la Administradora Boliviana de Carreteras

desarrolla, desde el 2006, acciones de planificación, construcción, conservación y obras medioambientales que aportan a la integración y desarrollo socioeconómico de las regiones. Las longitudes de la RVF por departamento y tipo de rodadura hasta el 2011, reporta que del 100% de la RVF el 33,7% es pavimento, 45,4% es de ripio, 16,3% en construcción, 4,6% trazo no definido (Ver Tabla 9). TABLA 9. LONGITUDES DE LA RED VIAL FUNDAMENTAL POR DEPARTAMENTO Y CAPA DE RODADURA EXPRESADO EN Km (2011)

TIPO DE RODADURA	BENI	CHUQUISACA	COCHABAMBA	LA PAZ	ORURO	PANDO	POTOSÍ	SANTA CRUZ	TARIJA	NACIONAL	%
Pavimento	189,32	308,67	635,21	632,57	609,72	32,86	459,57	2.052,03	469,57	5.389,52	33,7
Ripio	1.206,67	175,58	171,61	1.472,51	280,63	513,19	825,53	2.071,88	534,32	7.251,91	45,4
En construcción	344,73	311,16	418,79	320,66	294,65	0,00	480,47	208,62	219,72	2.598,79	16,3
Trazo no definido	320,00	0,00	0,00	422,32	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	742,32	4,6
TOTAL	2.060,72	795,40	1.225,61	2.848,05	1.185,00	546,05	1.765,57	4.332,53	1.223,61	15.982,54	100
% del total	12,9	5,0	7,7	17,8	7,4	3,4	11,0	27,1	7,7	100,0	

FUENTE: Administradora Boliviana de Carreteras, 2012 Desde el año 2011 la ABC cuenta con un "Manual de Carreteras", el mismo que a la fecha se presenta en nueve volúmenes y uno de estos exclusivamente se denomina "Manual de Dispositivos de Control de tránsito" y que se aplica en la construcción de las nuevas carreteras y en el mejoramiento de aquellas ya existentes en la Red Vial Fundamental, mediante este Manual se busca compatibilizar también con las demás Redes Viales, pues muy pocas vías cuentan con elementos estructurales adecuados y la señalización correspondiente. Referente a elementos de seguridad vial (señalización) de la RVF hasta el año 2010: se alcanza a una longitud de señalización horizontal de 3.730 Km (vías pavimentadas únicamente), 70% en buen estado, 20% en estado regular y 10% desgastada; se ha inventariado 14.651 señales verticales de las cuales el 84% en buen estado, 11% en estado regular y 5% en mal estado. El colocado de tachas, delineadores, franjas sonoras, distanciadores, demarcaciones, barreras y otros son utilizados en vías y puntos principales. Sin embargo, se debe fortalecer aspectos técnicos mismos en la construcción de las carreteras como la presencia de lomos de pez en algunas curvas, balizamiento entre otros aspectos que sin duda salen a relucir en una auditoría técnica a las carreteras ya existentes. 1.5 PUNTOS FRONTERIZOS DE CONTROL Bolivia cuenta con 22 pasos fronterizos, los cuales no cuentan con infraestructura adecuada y tecnología para realizar un efectivo control, siendo los principales: Desaguadero - Perú Charaña y Tambo Quemado - Chile Pisiga - Chile Villazón - Argentina Bermejo - Argentina Yacuiba - Argentina Boyuibe - Paraguay Puerto Suarez - Brasil Guayaramerin- Brasil 1.6 PROBLEMAS IDENTIFICADOS La revisión del problema de la inseguridad vial a nivel nacional, la identificación de los logros y dificultades presentes dentro de la seguridad vial, las conclusiones a las que se llegó, además de los aportes de diferentes sectores y actores involucrados en el tema, permiten establecer varios problemas que han sido estructurados en un árbol de

problemas, centralizándose en cinco problemas principales: Dificultades y vacíos en la aplicación de la legislación y normativa vigente sobre seguridad vial. Debilidades en sistemas de seguridad de las vías de tránsito urbana y rural. Falta de cultura y de compromiso de los peatones, pasajeros y conductores en temas de seguridad vial. Débil sistema de información vial y vigilancia para la toma de decisiones. Limitada respuesta a las víctimas tras un accidente de tránsito. Estos cinco problemas llevan a la Inseguridad Vial en Bolivia trayendo consecuencias desfavorables para nuestro país: Aumento de la comisión de infracciones de tránsito. Aumento de los accidentes de tránsito relacionados al factor vía. Escasa educación vial a los usuarios de la vía. Tecnología no adecuada para la recopilación de información sobre accidentes de tránsito. Aumento de la mortalidad y morbilidad por accidentes de tránsito. Consecuencias reflejadas en las estadísticas señaladas con anterioridad al hablar del problema de la inseguridad vial en Bolivia (Ver Figura 1).

FIGURA 1. SÍNTESIS DEL ÁRBOL DE PROBLEMAS

Aumento de la comisión de infracciones de tránsito
Aumento de la mortalidad y morbilidad por accidentes de tránsito
Tecnología no adecuada para la recopilación de información sobre accidentes de tránsito
Poca cobertura sobre educación vial a los usuarios de la vía.
Aumento de los accidentes de tránsito relacionados al elemento vía y vehículo
Dificultad en la aplicación de la legislación y normativa vigente sobre seguridad
Vías de tránsito urbana y rural no muy seguras
INSEGURIDAD VIAL EN EL PAÍS
Falta de cultura y de compromiso de los peatones, pasajeros y conductores
Vehículos circulando en las vías de forma no muy seguras
Débil sistema de información vial y vigilancia. Limitada respuesta a las víctimas tras un accidente de tránsito

FUENTE: Elaboración en base al contenido del Plan.

1.7 CONCLUSIONES Y PERSPECTIVAS Se tiene como conclusión la necesidad de contar con un nuevo Plan Plurinacional de Seguridad Vial, el cual este dirigido a complementar y reforzar las acciones ya realizadas y a tomar nuevas medidas en pro de la seguridad vial, dentro del Estado Plurinacional de Bolivia. Los principales desafíos que tiene Bolivia para este nuevo quinquenio 2014-2018 son: Disminuir en forma efectiva las tasas de accidentes de tránsito. Disminuir en forma efectiva la morbilidad y mortalidad por accidentes de tránsito. Implementar mecanismos para el cumplimiento de las leyes vigentes sobre seguridad vial por parte de la población en general Fortalecer el sistema de vigilancia e información sobre seguridad vial. Modificar el Código Nacional de Tránsito vigente, en relación a los aspectos como cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, seguridad en la circulación de semovientes, uso del casco de seguridad, y otros tomando en cuenta las competencias exclusivas en materia de transporte de los Entidades Territoriales Autonomas. Contar con nuevas tecnologías para la prevención y control de la inseguridad vial. Concientizar a la población sobre seguridad vial, sus factores de riesgo y los accidentes de tránsito. Impulsar de manera permanente el cumplimiento de las normas de circulación de vehículos y las normas de circulación de peatones. Controlar el incremento del parque automotor. Contar con un Componente de Seguridad Vial como parte anexa del Observatorio Nacional de Seguridad Ciudadana (Observatorio de Seguridad Vial). Mejorar la respuesta de las unidades especializadas

de la Policía Boliviana y de los establecimientos de salud referidas a seguridad vial. Mejorar la respuesta jurídica a las víctimas de los accidentes de tránsito. 2 ESTRATÉGIA DEL PLAN PLURINACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2.1 PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD CIUDADANA - PLAN PLURINACIONAL DE SEGURIDAD VIAL El Plan Plurinacional de Seguridad Vial se desprende del Plan Nacional de Seguridad Ciudadana 2012 - 2016, abordando su ámbito de acción referido a la Inseguridad Vial, coadyuvando al cumplimiento de sus tres primeros objetivos estratégicos.

	Objetivo Estratégico 1	Contar con un marco normativo adecuado a las necesidades institucionales y sociales de seguridad ciudadana.
Plan Nacional de Seguridad Ciudadana 2012 - 2016	Objetivo Estratégico 2	Fortalecer las capacidades técnicas y operativas de la Policía Boliviana y articular a las entidades estatales nacionales y subnacionales, instituciones y organizaciones de la sociedad civil en las tareas de seguridad ciudadana.
	Objetivo Estratégico 3	Implementar estrategias comunicacionales educativas y preventivas con participación ciudadana para generar una cultura de seguridad ciudadana.

FUENTE: Estado Plurinacional de Bolivia, Ministerio de Gobierno. Plan Nacional de Seguridad Ciudadana 2012-2016. 2.2 PRINCIPIOS DEL PLAN Los principios del plan son líneas clave que de forma horizontal discurren en toda la actuación del Plan Plurinacional de Seguridad Vial 2014 - 2018: Equidad de Género y Generacional. Las políticas, planes, programas y acciones de seguridad vial deberán contemplar el enfoque de género y generacional y las necesidades específicas de protección a mujeres, niño/as, adolescentes, adultos mayores y personas con discapacidad. Interculturalidad. Entendida como la interacción de las culturas que se constituye en instrumento para la cohesión y convivencia armónica y equilibrada entre todos los pueblos y naciones para la construcción de relaciones de igualdad y equidad de manera respetuosa. Intersectorialidad. Comprendida como el trabajo coordinado y complementario de instituciones representativas de distintos sectores sociales (públicos y privados), mediante interacciones conjuntas destinadas a dar solución a problemas sociales, en el caso que nos compete a la inseguridad vial. Corresponsabilidad. Entendida como la responsabilidad o compromiso compartido entre dos o más instancias, en el ámbito de sus competencias el nivel nacional, las entidades territoriales autónomas y la sociedad civil organizada comparten responsabilidad para la aplicación del presente plan. 2.3 DESARROLLO DE LA ESTRATEGIA La elaboración de la estrategia del Plan Plurinacional de Seguridad

Vial 2014-2018 se realizó a partir de una metodología de planificación estratégica para un Estado Unitario Social de Derecho Plurinacional Comunitario, libre, independiente, soberano, democrático, intercultural, descentralizado y con autonomías. Las principales fases de trabajo para la confección de la estrategia han sido: un exhaustivo análisis de la problemática de la seguridad vial en Bolivia en el periodo 2008 al 2013, el proceso de elaboración se ha centrado en las siguientes fases: Fase I. Análisis.- La primera fase identifica la situación de partida de la estrategia, estudiando la situación actual de la seguridad vial a nivel nacional en el periodo 2008-2013 identificando los problemas que con más continuidad se presentaron en este periodo, además como partida se realizó la evaluación del Plan Nacional de Seguridad Vial en Carreteras 2007-2011, del cual, a partir del análisis de objetivos fijados versus resultados conseguidos, surgió la nuevas acciones a realizarle en temas de seguridad vial y aquellas que se deben continuar trabajando. El segundo elemento es el diagnóstico que se realizó en base a la información proporcionada por la Policía Boliviana y procesada, analizada y difundida por el Observatorio Nacional de Seguridad Ciudadana en el periodo 2008-2013, de donde se obtuvo resultados preocupantes en temas de tasas de mortalidad y morbilidad, tipo, causa, costes y tipo de vía donde se produjo los accidentes de tránsito. Fase II. Diseño y elaboración.- Comprende la elaboración de la estrategia y las acciones a seguir, definiendo los objetivos y las acciones estratégicas, la identificación y priorización de las medidas de seguridad vial en los próximos años (2014-2018). En el marco del diagnóstico realizado en base a fuentes primarias (entrevistas a actores claves) y fuentes secundarias (informes estadísticos), los aportes realizados por miembros de la PLANASEV y los aportes recogidos de las mesas de trabajo en los dos encuentros nacionales (en Cochabamba y La Paz) específicos para la elaboración del Plan Plurinacional de Seguridad Vial 2014 - 2018 permitieron la definición de sus líneas de acción y sus objetivos, los mismos que se articulan con las propuestas nacionales, departamentales y municipales de los diferentes actores de la seguridad vial en el marco de las leyes en actual vigencia. Fase III. Aprobación y validación.- Comprende dos actividades principales, la aprobación y la validación de las acciones estratégicas que cuenta el presente plan, a través de un taller realizado en la Academia Nacional de Policías donde participaron tanto entidades públicas como privadas; así como organizaciones civiles comprometidos con la seguridad vial.

2.4 VISIÓN ESTRATÉGICA En el año 2018 se evidencian mejoras sustanciales en la Seguridad Vial de Bolivia a través del desarrollo efectivo de la gestión normativa sobre seguridad vial, Vías de tránsito terrestre seguras, usuarios y vehículos más seguras en vías de tránsito terrestre, un sistema de información vial y la respuesta a la víctima de un accidente de tránsito terrestre, logrando disminuir los índices de morbilidad y mortalidad de víctimas de los accidentes de tránsito en un 10%.

2.5 EJES DE INTERVENCIÓN Se establecen cinco ejes de intervención, tomando en cuenta las recomendaciones establecidas en el Plan Mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2011 - 2020, dado que Bolivia es país miembro de la Organización de las Naciones Unidas; con ajustes a nuestra realidad:

PROBLEMAS IDENTIFICADOS	EJES DE INTERVENCIÓN DETERMINADOS PARA EL PRESENTE PLAN.
Dificultad en la aplicación de la legislación y normativa vigente sobre seguridad	Gestión Normativa sobre seguridad vial.
Vías de tránsito urbana y rural no muy seguras	Vías de tránsito terrestre seguras.
Falta de cultura y de compromiso de los peatones, pasajeros y conductores en temas de seguridad vial	Usuarios y vehículos más seguros en vías de tránsito terrestre.
Débil sistema de información vial y vigilancia.	Sistema de información vial.
Limitada respuesta a las víctimas tras un accidente de tránsito.	Respuesta a la víctima de un accidente de tránsito terrestre.

Los cinco ejes de trabajo, señalados, pretenden mejorar la Seguridad Vial en el país como se evidencia en el árbol de soluciones planteado en base a los ejes de intervención, invirtiéndose los datos referidos a las consecuencias que producen la inseguridad vial (Ver Figura 2). FIGURA 2. INDICADORES DE OBJETIVOS. Reducción de las tasas de la mortalidad y morbilidad por accidentes de tránsito Tecnología adecuada para la recopilación de información sobre accidentes de tránsito Reducción de los accidentes de tránsito relacionados al elemento vía y vehículo Mayor cobertura sobre educación vial a los usuarios de la vía Reducción de la comisión de infracciones de tránsito vial MEJORA LA SEGURIDAD VIAL EN EL PAÍS Vías de tránsito urbanas y rurales seguras Legislación y normativa favorable para la seguridad Estrategia de IEC para el cambio de comportamiento de los usuarios de la vía Vehículos circulando de forma más segura Sistema de óptimo de Información de Seguridad Vial Respuesta adecuada a las víctimas de accidentes de tránsito FUENTE: Elaboración propia en base al contenido del Plan. IEC (Información, Educación y Comunicación) OBJETIVOS DE INTERVENCIÓN DEL PLAN Para alcanzar la visión del plan en correlación con los ejes estratégicos se establece un objetivo general y cinco objetivos específicos:

OBJETIVO GENERAL

Mejorar la seguridad vial a nivel nacional a través de la implementación de mecanismos de acción en prevención y control de los accidentes de tránsito y sus factores de riesgo, dentro de los próximos cinco años (2014 - 2018).

EJE	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	ETAPAS DE INTERVENCIÓN
Gestión Normativa sobre seguridad vial.	Fortalecer y mejorar la intervención en seguridad vial a través de la aplicación rigurosa de la legislación, normativa e instrumentos técnicos adecuados a estándares internacionales para viabilizar y optimizar los planes, programas, proyectos y políticas y reducir los accidentes de tránsito y sus factores de riesgo.	Prevención, control y sanción
Vías de tránsito terrestre seguras.	Implementar vías de tránsito más seguras a través del desarrollo y ejecución de una planificación vial adecuada y con proyección de acuerdo a las características de cada lugar o región del país.	Prevención
Usuarios y vehículos más seguros en vías de tránsito terrestre.	Generar una cultura vial en la población, logrando una participación más activa en acciones de prevención de la inseguridad vial a través del desarrollo e implementación de una estrategia nacional de Información Educación y Comunicación (IEC).	Prevención
Sistema de información vial.	Fortalecer la vigilancia y mejorar la formulación y evaluación de políticas públicas y toma de decisiones en temas de seguridad vial a través de un sistema de información nacional e interinstitucional óptimo, oportuno y confiable.	Prevención y Control
Respuesta a la víctima de un accidente de tránsito terrestre.	Mejorar la respuesta a las víctimas después del accidente de tránsito a través de la implementación de una estrategia de atención inmediata, adecuada y oportuna.	Prevención control y rehabilitación

ÁMBITO Y ETAPAS DE INTERVENCIÓN 2.7.1 ÁMBITO DE INTERVENCIÓN

La inseguridad vial. Los accidentes de tránsito se incrementan alarmantemente en el contexto nacional convirtiéndose en una importante causa de muerte e inhabilitación física o mental. Se busca a través del presente plan implementar acciones estratégicas de intervención sobre los elementos que intervienen en un accidente de tránsito: el elemento humano (peatón, pasajero, conductor, auxiliar o tripulante o polizón), el vehículo y las vías y su entorno. 2.7.2 ETAPAS DE INTERVENCIÓN Prevención (antes). Prevención es anticiparse a la ocurrencia del hecho, en este caso antes que

ocurra la infracción de tránsito y el accidente de tránsito. Control y sanción (durante). Se realiza en el momento de la aparición del fenómeno y tiene por objeto reducir los riesgos y los impactos de la situación, con este propósito es importante definir y ejecutar acciones interinstitucionales y sociales, con enfoques interdisciplinarios, que incidan positivamente en la conducta de las personas, haciendo efectivo el objetivo de las sanciones cuando esta se aplique. Por tanto, deberá trabajarse con una perspectiva holística para optimizar la reacción social y de los actores que tienen que ver con la seguridad vial, a partir de una cultura de seguridad ciudadana y seguridad vial. Reinserción y rehabilitación (después). Es el proceso encaminado a lograr que una persona con secuelas por el accidente de tránsito (físicas, psíquicas y sociales), restablezca sus capacidades individuales y sociales. Estas etapas de intervención se enmarcan en la Matriz de Haddon expuesta en el marco conceptual, que establece la relación entre las fases o etapas del accidente de tránsito con los elementos que intervienen.

POBLACIÓN OBJETIVO Las poblaciones objetivo del presente Plan son: Población vulnerable y en riesgo de ser víctima de algún accidente de tránsito a nivel nacional. Población víctima de algún accidente de tránsito. Sin que exista discriminación alguna fundada en razón de sexo, color, edad, orientación sexual, identidad de género, origen, cultura, nacionalidad, ciudadanía, idioma, credo religioso, ideología, filiación política o filosófica, estado civil, condición económica o social, tipo de ocupación, grado de instrucción, discapacidad, embarazo, u otras que tengan por objetivo o resultado anular o menoscabar el reconocimiento, goce o ejercicio, en condiciones de igualdad, de los derechos de toda persona. Asimismo la población objetivo se constituye como aliada para coadyuvar en la ejecución del presente plan.

2.9 CRITERIOS DE INTERVENCIÓN DE LA ESTRATEGIA Para la implementación del Plan Plurinacional de Seguridad Vial 2014-2018, se tomarán en cuenta los siguientes criterios fundamentales de intervención que orientarán las acciones estratégicas, estos criterios se basan en los establecidos dentro del Plan Nacional de Seguridad Ciudadana 2012 -2016.

Visión de corto y mediano plazo La reducción de la inseguridad vial en todo el territorio boliviano demanda que se tomen algunas acciones a corto plazo en el marco de leyes y normas ya vigentes; otras acciones deberán planificarse que se desarrollen a mediano plazo dentro de los Programas Operativos Anuales (POA's) en todos sus niveles autonómicos, incorporándose necesidades que garanticen mejorar la seguridad vial en nuestro país. El presente Plan Plurinacional de Seguridad Vial 2014-2018, debe ser el instrumento orientador de los planes departamentales y municipales de Seguridad Vial.

Servicios desconcentrados La presencia de accidentes de tránsito y la ocurrencia de infracciones en diferentes lugares del país, sin distinción de área rural o urbana, exige que se produzca una desconcentración de los servicios de prevención y auxilio, lo que involucra la creación de Estaciones Policiales Integrales de Seguridad Vial en carreteras (EPIs).

Focalización e integralidad de acciones La inseguridad vial, como parte de la seguridad ciudadana, es un fenómeno que requiere atención multidimensional que involucra diferentes entidades, gobernaciones, municipios, actores públicos y privados de los diferentes sectores y niveles de gobierno y de los mismos líderes de la

comunidad; siguiendo un criterio de integralidad, además de acciones focalizadas y articuladas. Cumplimiento de los principios del plan. Todas las acciones que se realicen para el cumplimiento de los objetivos del presente plan deben tomar en cuenta los principios demarcados: la intersectorialidad, el enfoque de equidad de género y generacional, el enfoque de interculturalidad y la corresponsabilidad. Reconocimiento a experiencias exitosas. Las acciones estratégicas como intervenciones efectivas, desarrolladas por autoridades departamentales, de gobernaciones, municipios o resultado de iniciativas ciudadanas, se las identificará como "Experiencias exitosas para la seguridad vial", dándoles un reconocimiento público y servirán de ejemplo para su desarrollo en otras áreas del país. Modelo de Gestión Para una adecuada implementación del presente plan, se requiere de un modelo de gestión que responda a todos los desafíos y retos establecidos. Debe ser Unitario Social de Derecho Plurinacional Comunitario, libre, independiente, soberano, democrático, intercultural, descentralizado y con autonomías, dirigido a resultados, que cuenta con una línea de base, donde el proceso administrativo parte de la planificación y programación de operaciones, la organización, la ejecución y la evaluación, la cual debe generar un escenario actualizado de la información a nivel nacional y local, para la rendición de cuentas públicas. Su funcionamiento debe contemplar tres niveles de acción (Ver Figura 3): Nivel de políticas: Es un nivel de desarrollo de medidas políticas nacionales (leyes, reglamentos, resoluciones, políticas y estrategias). Nivel de servicios: Donde se encuentran las instituciones que brindan un servicio sobre el elemento humano, vehículo o vía, integrantes de la Plataforma Nacional de Acción para la Seguridad vial y las Plataformas Departamentales de Seguridad Vial que constituye el nivel de articulación de instituciones técnicas para el abordaje integrado de la seguridad vial. Nivel comunitario: Se encuentra representado por la comunidad organizada y las personas que viven en un área geográfica definida. FIGURA 3. MODELO DE GESTIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL NIVEL POLÍTICAS PUBLICAS Necesidades ciudadanas - Indicadores NIVEL DE SERVICIOS INSTITUCIONALES PLANASEV NIVEL COMUNITARIO Respuestas Servicios FUENTE: En base a información del documento 3. ACCIONES ESTRATÉGICAS

EJE DE INTERVENCIÓN I: GESTIÓN NORMATIVA SOBRE SEGURIDAD VIAL.

OBJETIVO ESPECIFICO I:	Fortalecer y mejorar la intervención en seguridad vial a través de la aplicación rigurosa de la legislación, normativa e instrumentos técnicos adecuados a estándares internacionales para viabilizar y optimizar los planes, programas, proyectos y políticas y reducir los accidentes de tránsito y sus factores de riesgo.							
ACCIONES ESTRATÉGICAS	META/INDICADOR	RESPONSABLES	ÁMBITO DE INTERVENCIÓN	AÑO DE EJECUCIÓN				
PROGRAMA	NORMATIVO			2014	2015	2016	2017	2018

Bolivia: Decreto Supremo N° 2079, 13 de agosto de 2014

Actualización del Código de Tránsito vigente.	Un Código de Tránsito actualizado incluyendo los siguientes aspectos: - Uso del Cinturón de Seguridad - Uso del sistema de retención Infantil - La no utilización de elementos distractivos - Seguridad en la circulación de semovientes - Coordinación con el SEGELIC	- Ministerio de Gobierno Policía Boliviana - Órgano Legislativo	Nacional	X	X
Elaboración del reglamento de funcionamiento de la PLANASEV	Reglamentos con los siguientes lineamientos: Funcionamiento Composición	Ministerio de Gobierno Policía Boliviana Con el apoyo de la PLANASEV	Nacional	X	
Elaboración y aprobación de un Decreto Supremo para la incorporación de diferentes tipos de vías, accesos y señalización de tránsito para los usuarios y los distintos modos de transporte terrestre.	Decreto Supremo aprobado con la incorporación de diferentes tipos vías, accesos y señalización de tránsito para los usuarios de la vía y los distintos modos de transporte terrestre.	Ministerio de Gobierno Policía Boliviana Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda Administradora Boliviana de Carreteras	Nacional, Departamental, Municipal	X	X
Implementar parámetros de acreditación de las Escuelas de Conductores de acuerdo a la normativa vigente.	Reglamento con los parámetros de acreditación con: Derechos. Obligaciones. Alcances. Registro. Nivel de dependencia. Contenido curricular. Sistema de evaluación.	Ministerio de Gobierno Ministerio de Educación Policía Boliviana.	Nacional, Departamental, Municipal	X	X
Declaración Nacional de: "EL AÑO DE LA SEGURIDAD VIAL".	Un Decreto Supremo que establezca el año 2015 como el año de la Seguridad Vial.	Ministerio de Gobierno Policía Boliviana	Nacional		X
Elaboración y aprobación del Decreto Supremo para la aplicación de una respuesta oportuna de protección a las víctimas de accidentes de tránsito terrestre	Decreto Supremo promulgado: Rehabilitación Social. Rehabilitación Física. Rehabilitación Psicológica. Asistencia Legal.	Ministerio de Gobierno Ministerio de Justicia	Nacional	X	X

Anexo Anexo Decreto Supremo N° 2079

Elaborar un reglamento de normas técnicas para aplicar en la planificación vial, tomando en cuenta la Ingeniería de Tránsito y los manuales de carreteras en sus diferentes tomos de la ABC de acuerdo a las características topográficas de la zona	Reglamento elaborado, aprobado e implementado	Ministerio de Gobierno Policía Boliviana Administradora Boliviana de Carreteras	Nacional	X	X
Elaborar un anteproyecto de Ley sobre cargas peligrosas	Ley promulgada sobre cargas peligrosas	Ministerio de Gobierno Policía Boliviana Viceministerio de Transportes Instituto Boliviano de Ciencia y Tecnología Nuclear Agencia Nacional de Hidrocarburos. Aduana Nacional de Bolivia Confederación de Transporte Pesado	Nacional		X
Elaboración y aprobación de un Decreto Supremo reglamentario para la aplicación de la Ley sobre cargas peligrosas	Decreto Supremo elaborado, aprobado e implementado.	Ministerio de Gobierno Ministerio de Salud Policía Boliviana Instituto Boliviano de Ciencia y Tecnología Nuclear Ministerio de Hidrocarburos. Aduana Nacional de Bolivia Confederación de Transporte Pesado	Nacional		X
Elaborar un reglamento de normas técnicas de importación de vehículos, que contemple estándares de calidad y seguridad para conductores y pasajeros,	Reglamento elaborado, aprobado e implementado	Ministerio de Gobierno Policía Boliviana Aduana Nacional de Bolivia	Nacional	X	X
EJE DE INTERVENCIÓN II: VÍAS DE TRÁNSITO TERRESTRE SEGURAS.					
OBJETIVO ESPECÍFICO II:	Implementar vías de tránsito más segura a través del desarrollo y ejecución de una planificación vial adecuada y con proyección de acuerdo a las características de cada lugar o región del país.				
PROGRAMA	PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA PARA LAS VÍAS DE TRÁNSITO				

Bolivia: Decreto Supremo N° 2079, 13 de agosto de 2014

Implementación de estándares internacionales para la planificación vial tomando en cuenta la Ingeniería de Tránsito (en vías y terminales multimodales). De acuerdo a reglamento establecido	100 % (de las nuevas vías) de la Red Fundamental, Departamental y Municipal, cuentan con los estándares internacionales.	La Administradora Boliviana de Carreteras Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, Ministerio de Gobierno, Policía Boliviana, Gobernaciones(en el marco de su competencia) Municipios(en el marco de su competencia)	Nacional Departamental Municipal	X	X	X	X
Diagnóstico del grado de efectividad de las medidas de seguridad en la infraestructura vial existente, de acuerdo a las competencias.	El 20% de infraestructura vial existente cuenta con un diagnóstico realizado de acuerdo a la tasa de accidentes de la Red Fundamental, Departamental y Municipal.	La Administradora Boliviana de Carreteras Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda. Policía Boliviana. Gobernación(en el marco de su competencia) Municipios(en el marco de su competencia)	Nacional Departamental Municipal	X	X	X	X
La Policía Boliviana realizará un diagnóstico por departamento sobre el fenómeno de la seguridad vial: Factores de riesgo para accidentes de tránsito. Hábitos de seguridad vial (uso de cinturón de seguridad, uso de casco, etc.). El uso de elementos distractivos Tipo de accidentes de tránsito mas recurrentes.	Cada departamento cuenta con un documento de diagnóstico sobre el fenómeno de la seguridad vial.	Ministerio de Gobierno Policía Boliviana Gobernación(en el marco de su competencia) Municipios(en el marco de su competencia)	Nacional Departamental	X	X	X	X
Elaboración de una guía técnica, para la construcción y equipamiento de las Estaciones Policiales de Seguridad Vial.	Guía Elaborada con criterios técnicos de Seguridad Vial, que contenga mínimos requerimientos como ser: Ambulancia Camioneta Radares de control de velocidad Otros	Ministerio de Gobierno. Policía Boliviana Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda. Ministerio de Salud.	Nacional Departamental Municipal	X	X		

Anexo Anexo Decreto Supremo N° 2079

Gestionar los recursos para la construcción de Estaciones Policiales de control de Seguridad Vial y el equipamiento correspondiente.	Licitaciones para la construcción de Estaciones Policiales de Seguridad Vial.	Policía Boliviana Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda. Ministerio de Gobierno. Gobernaciones (en el marco de su competencia) Municipios(en el marco de su competencia)	Nacional Departamental Municipal	X	X	X	X	X
Construcción y equipamiento de los puntos de control sobre el transporte de cargas peligrosas.	80% de los puntos de control fronterizo cuentan con un punto de control de transporte de cargas peligrosas: Infraestructura. Escáner de arco. Otros	Ministerio de Gobierno Policía Boliviana Instituto Boliviano de Ciencia y Tecnología Nuclear Ministerio de Hidrocarburos. Viceministerio de Transporte Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes. Aduana Nacional de Bolivia	Nacional Departamental Municipal	X	X	X	X	X

EJE DE INTERVENCIÓN III: USUARIOS Y VEHÍCULOS MÁS SEGUROS EN VÍAS DE TRÁNSITO TERRESTRE

OBJETIVO ESPECIFICO III:	Generar una cultura vial en la población, logrando una participación más activa en acciones de prevención de la inseguridad vial a través del desarrollo e implementación de una estrategia nacional de Información Educación y Comunicación (IEC).							
PROGRAMA	PREVENCIÓN Y EDUCACIÓN							
Realizar capacitaciones y actualizaciones sostenibles al personal que tiene atribuciones en temas de seguridad vial, para un efectivo control del cumplimiento de la normativa vigente en materia de seguridad vial.	70% del personal recibe capacitación y actualización cada año sobre normas referidas: Al elemento humano. El vehículo. Las vías y el entorno	Policía Boliviana Gobernaciones (en el marco de sus competencias) Municipios (en el marco de sus competencias) Administradora Boliviana de Carreteras	Nacional Departamental Municipal	X	X	X	X	X

Bolivia: Decreto Supremo N° 2079, 13 de agosto de 2014

Fortalecimiento de las capacidades de los RRHH teórica y práctica sobre rescate y primeros auxilios específico para atención de víctimas de accidentes de tránsito a: Personal policial. Personal vial ABC Personal vial Gobernaciones Personal vial Municipal Personal de salud. Gremio de los conductores.	70% del personal policial, 70% del personal vial en las gobernaciones 70% del personal vial en los municipios. 70% del personal vial en la ABC. 60% personal de salud relacionado a la atención de víctimas de accidentes de tránsito. 50% del gremio de los conductores.	Policía Boliviana Gobernaciones (en el marco de sus competencias) Municipios (en el marco de sus competencias) Auto-escuelas de Conducción Asociación de conductores	Nacional Departamental Municipal	X	X	X	X	X
Elaboración, aprobación y difusión del Manual Nacional de Conducción Vehicular	Un Manual Nacional de Conducción Vehicular actualizado en: Derechos. Obligaciones. Normas de conducción.	Ministerio de Gobierno Policía Boliviana.	Nacional Departamental Municipal	X	X			
Implementar un modelo de capacitación a capacitadores (formadores) en seguridad vial en la misma población, a través de: GACIP Brigadas escolares Líderes comunitarios Comités locales de salud. Control Social Juntas de vecinos, Juntas escolares ONG´s Otras organizaciones sociales.	50% de las zonas o barrios de cada ciudad (área urbana) y en cada municipio (área rural) cuenta con un capacitador para manejar el tema de seguridad vial.	Policía Boliviana Gobernaciones (en el marco de sus competencias) Municipios (en el marco de sus competencias) Organizaciones Sociales Federación de juntas vecinales Juntas vecinales	Nacional Departamental Municipal	X	X	X	X	X
Producción, publicación y distribución de material adecuados sobre seguridad vial en formato impreso y virtual.	80% de material producido y difundido sobre Seguridad Vial. Trípticos. Cartillas. CD's interactivos. Videos Cuñas radiales. Spot televisivos	Ministerio de Gobierno Policía Boliviana	Nacional	X	X	X	X	X

Anexo Anexo Decreto Supremo N° 2079

Diseño e implementación de campañas de prevención en seguridad vial a nivel departamental, en el que participen la población y los medios de comunicación (en cumplimiento a la Ley N° 264)	2 campañas al año por departamento	Ministerio de Gobierno Policía Boliviana Gobernaciones (en el marco de sus competencias)	Nacional Departamental	X	X	X	X	X
Establecer mecanismos sobre la prevención y la conducta a seguir por pasajeros y conductores frente a un accidente de tránsito, mediante la distribución de material educativo en terminal de buses interdepartamentales e interprovinciales, transporte público y privado.	100% de las terminales de buses interdepartamentales e interprovincial instauran mecanismos sobre seguridad vial. 50% del transporte público y privado cuenta con material educativo respectivo	Ministerio de Gobierno Ministerio de Salud Policía Boliviana Asociación de conductores Gobernaciones (en el marco de sus competencias) Municipios (en el marco de sus competencias)	Nacional Departamental Municipal	X	X	X	X	X
Fortalecer y ampliar el número de puntos educativos de seguridad vial o parques viales infantiles a nivel nacional.	Al menos 2 puntos educativos de seguridad vial o parques viales infantiles en cada departamento del eje troncal. Al menos 1 punto educativo de seguridad vial o parque vial infantil en otros departamentos.	Ministerio de Gobierno Ministerio de Educación Policía Boliviana Gobernaciones (en el marco de sus competencias) Municipios (en el marco de sus competencias)	Nacional Departamental Municipal	X	X	X	X	X
Implementar en los planes y programas del Sistema Educativo Plurinacional, la currícula sobre seguridad vial en sus tres subsistemas: a) Subsistema de Educación Regular b) Subsistema de Educación Alternativa y Especial c) Subsistema de Educación Superior de Formación Profesional	Elaboración de guías para la aplicación de la currícula escolar sobre seguridad vial para cada área y nivel de los tres subsistemas del Sistema Educativo Plurinacional.	Ministerio de Gobierno Ministerio de Educación Policía Boliviana	Nacional	X	X			
PROGRAMA	ALIANZAS ESTRATÉGICAS							

Bolivia: Decreto Supremo N° 2079, 13 de agosto de 2014

Conformación y coordinación con grupos de voluntariado en caso de accidentes.	Un grupo de voluntariado creado por departamento.	Policía Boliviana Gobernaciones (en el marco de sus competencias)	Nacional Departamental	X	X				
PROGRAMA	OPERATIVOS								
Implementación de nuevas tecnologías para la prevención y control de la inseguridad vial.	En los 9 departamentos existen dispositivos Tecnológicos implementados y en funcionamiento. GPS (con Tarjetas de Identificación de control al conductor) Hoja de ruta electrónica Centro de monitoreo. Radars de velocidad móvil y fijo Cámaras de video vigilancia Paneles informativos electrónicos Arcos de control de velocidad	Ministerio de Gobierno, Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, Gobernaciones (en el marco de sus competencias) Municipios (en el marco de sus competencias) Policía Boliviana, Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes.	Nacional Departamental Municipal	X	X	X	X	X	X
Mejorar y automatizar la inspección técnica vehicular	Automatización en el diagnóstico de los sistemas del vehículo mediante tecnología	Ministerio de Gobierno Policía Boliviana	Nacional	X	X	X			
Establecer un mecanismo de control de la salud de los conductores de transporte internacional, interdepartamental e interprovincial de pasajeros en forma trimestral.	Aplicación de los mecanismos en: 70% de conductores del transporte interdepartamental 50% de conductores del transporte interprovincial	Ministerio de Gobierno Ministerio de Salud. Empresas y propietarios de los medios de transporte. Sindicatos de transportistas	Nacional Departamental Municipal	X	X	X	X	X	X

Anexo Anexo Decreto Supremo N° 2079

Realizar operativos de control para verificar el cumplimiento de las normas de circulación: de peatones Respecto a las señales. Respecto al uso de la calzada. b) de vehículos referidos a: Límites de velocidad. Conducción bajo los efectos del alcohol. Funcionamiento seguro de los vehículos de transporte de pasajeros y de carga Otras infracciones de tránsito.	Los 9 departamentos realizan al año como mínimo tres operativos de control del cumplimiento de normas de circulación	Ministerio de Gobierno Policía Boliviana Gobernaciones (en el marco de sus competencias) Municipios (en el marco de sus competencias)	Nacional Departamental Municipal	X	X	X	X	X
Evaluación cuantitativa y cualitativa de las estrategias de implementación de nuevas tecnologías. Ej. GPS, Hoja de ruta electrónica, Formulario pasajero seguro.	4 evaluaciones trimestrales al año de las estrategias implementadas.	Ministerio de Gobierno Policía Boliviana Gobernaciones (en el marco de sus competencias) Municipios (en el marco de sus competencias) Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes.	Nacional Departamental Municipal	X	X	X	X	X
Fortalecer a la Dirección Nacional de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial y a la Policía Caminera.	7 de las Direcciones Departamentales de Tránsito y Policía Caminera fortalecidas con: Renovación o mantenimiento de equipos e insumos. Actualización a su personal.	Ministerio de Gobierno Policía Boliviana Gobernaciones (en el marco de sus competencias) Municipios (en el marco de sus competencias)	Nacional Departamental Municipal	X	X	X	X	X
PROGRAMA	PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y CONTROL SOCIAL							
Socialización del Plan Plurinacional de Seguridad Vial 2014-2018 la sociedad en general	3 encuentros anuales departamentales 2 ferias anuales por departamento 8 seminarios anuales por departamento	Ministerio de Gobierno Policía Boliviana Gobernaciones (en el marco de sus competencias) Municipios (en el marco de sus competencias)	Nacional Departamental Municipal	X	X			
EJE DE INTERVENCIÓN IV: SISTEMA DE INFORMACIÓN VIAL.								

Bolivia: Decreto Supremo N° 2079, 13 de agosto de 2014

OBJETIVO ESPECIFICO IV:	Fortalecer la vigilancia y mejorar la formulación y evaluación de políticas públicas y toma de decisiones en temas de seguridad vial a través de un sistema de información nacional e interinstitucional optimo, oportuno y confiable.						
PROGRAMA	GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN						
Evaluar el Sistema de Información de Seguridad Vial vigente a fin de identificar los puntos críticos que deberán ser modificados o fortalecidos.	Línea base de diagnóstico del Sistema de Información vial.	Ministerio de Gobierno Ministerio de Salud Policía Boliviana Ministerio de Planificación del Desarrollo Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda. Autoridad de Regulación y Fiscalización de Telecomunicaciones y Transportes Administradora Boliviana de Carreteras VIAS BOLIVIA Gobernaciones (en el marco de sus competencias) Municipios (en el marco de sus competencias)	Nacional	X	X	X	X
Normalizar y actualizar definiciones y variables de los formularios e informes del sistema de información de seguridad vial.	Un documento Guía de Información para la recolección de datos reales sobre seguridad vial, con indicadores comparables en la región. 80% de instrumentos que recogen información sobre seguridad vial se han normalizado y actualizado.	Ministerio de Gobierno Ministerio de Salud Observatorio de Seguridad vial Policía Boliviana Gobernaciones (en el marco de sus competencias) Municipios (en el marco de sus competencias)	Nacional Departamental Municipal	X	X		
Elaboración, compatibilización y capacitación de protocolos para la recopilación, validación y sistematización de la información.	100% de los protocolos elaborados, y compatibilizados son instruidos a los responsables de la información de seguridad vial.	Ministerio de Gobierno Observatorio de Seguridad vial Policía Boliviana Ministerio de Salud	Nacional Departamental		X	X	
Creación y actualización del portal de comunicación dentro la página web del Observatorio Nacional de Seguridad Ciudadana.	Un portal de comunicación, creado y actualizado periódicamente sobre seguridad vial. Crecimiento en un 30% cada año de visitas a la página web.	Viceministerio de Seguridad Ciudadana Observatorio de Seguridad Ciudadana	Nacional Departamental Municipal	X	X	X	X

Anexo Anexo Decreto Supremo N° 2079

Elaboración y Publicación de boletines de información en seguridad vial.	Emisión de boletines trimestrales y anuales,	Ministerio de Gobierno Observatorio Nacional de Seguridad Ciudadana	Nacional Departamental	X	X	X	X	X
Difusión a través de los medios de comunicación y las redes sociales.	60% de medios de comunicación difunde información sobre seguridad vial. Aumento progresivo de la cantidad de mensajes publicitados en las redes sociales,	Ministerio de Gobierno Policía Boliviana Ministerio de Comunicación	Nacional Departamental	X	X	X	X	X
Promover investigaciones basadas en los resultados del análisis de información estadística.	Cada departamento ha realizado al menos una investigación basados en la información estadística y georeferenciada.	Ministerio de Gobierno. Ministerio de Salud. Policía Boliviana. Gobernaciones (en el marco de sus competencias). Municipios (en el marco de sus competencias). Observatorio Nacional de Seguridad Ciudadana	Nacional Departamental Municipal	X	X	X	X	X
Establecimiento del área de Seguridad Vial como parte anexa del Observatorio Nacional de Seguridad Ciudadana.	El área de Seguridad Vial funcionando dentro del Observatorio Nacional de Seguridad Ciudadana.	Ministerio de Gobierno Policía Boliviana Observatorio Nacional de Seguridad Ciudadana	Nacional Departamental	X	X			

EJE DE INTERVENCIÓN V: RESPUESTA A LAS VÍCTIMAS DE UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO TERRESTRE.

OBJETIVO ESPECIFICO V:	Mejorar la respuesta a las víctimas después del accidente de tránsito a través de la implementación de una estrategia de atención inmediata, adecuada y oportuna.							
PROGRAMA	ATENCIÓN OPORTUNA							
Realizar diagnósticos logísticos y operativos por departamento sobre la atención pre-hospitalaria a víctimas de accidentes de tránsito.	1 diagnóstico por departamento de las unidades policiales y de los establecimientos en salud Sobre: Recursos materiales (insumos y equipos) Personal.	Ministerio de Gobierno Policía Boliviana Gobernaciones (en el marco de sus competencias)	Nacional Departamental		X	X		

Bolivia: Decreto Supremo N° 2079, 13 de agosto de 2014

Elaboración de un documento que establezca estándares requeridos en las unidades policiales y establecimientos de salud para la atención de víctimas de accidentes de tránsito.	Documento Guía de estándares requeridos en las unidades policiales y establecimientos de salud para la atención de víctimas de accidentes de tránsito. Recursos materiales (vehículos de insumos y equipos de auxilio) y Personal	Ministerio de Gobierno Policía Boliviana Ministerio de Salud Gobernaciones (en el marco de sus competencias) Municipios (en el marco de sus competencias)	Nacional Departamental Municipal	X	X				
Fortalecimiento de las Unidades de la Policía Boliviana en recursos humanos y materiales en tema de auxilio a víctimas.	70% de las unidades de la Policía Boliviana ha sido fortalecido en sus: Recursos materiales (vehículos de insumos y equipos de auxilio) y Reasignación de personal policial en funciones de seguridad vial. En base a la Guía de Estándares elaborado	Ministerio de Gobierno Policía Boliviana Gobernaciones (en el marco de sus competencias) Municipios (en el marco de sus competencias)	Nacional Departamental Municipal	X	X	X	X	X	X
Elaboración y aplicación de un protocolo de atención, y estandarización de acción pre-hospitalaria ante accidentes de tránsito.	Un protocolo de atención pre-hospitalaria elaborado y aplicado que incluya: Las capacidades que debe tener el que brinda socorro, La cadena de acciones que se deben seguir La función que debe cumplir cada institución y actor/a que intervenga.	Ministerio de Gobierno Policía Boliviana Ministerio de Salud Auto-escuelas de Conducción Asociación de conductores Gobernaciones (en el marco de sus competencias) Municipios (en el marco de sus competencias)	Nacional Departamental Municipal		X	X			
PROGRAMA	REHABILITACIÓN								
Realizar un diagnóstico del impacto de los accidentes de tránsito de: Los costos económicos directos e indirectos de las lesiones y muertes causadas por el tránsito vial	Un documento diagnóstico nacional y por departamento de los costos económicos de las lesiones y muertes, la discapacidad resultante de los traumatismos por accidentes de tránsito.	Ministerio de Gobierno. Ministerio de Salud. Policía Boliviana. Autoridad de Fiscalización y Control de Pensiones y Seguros.	Nacional Departamental	X	X	X	X	X	X

Anexo Anexo Decreto Supremo N° 2079

Implementación de mecanismos para mejorar la atención al usuario por las diferentes instancias (policía, salud, aseguradoras)	En los 9 departamentos se aplican mecanismos para mejorar la atención en las diferentes instancias a las víctimas de accidentes de tránsito	Ministerio de Gobierno. Policía Boliviana. Defensor del Pueblo. Aseguradoras Gubernaciones (en el marco de sus competencias)	Nacional Departamental	X	X	X	X	X
Formación de un grupo de apoyo y/o rehabilitación para las víctimas, familiares y personal de atención de accidentes de tránsito.(en el marco del Art 67 de la Ley N° 264).	1 grupo de apoyo y/o rehabilitación formado por ciudad capital incluido El Alto, con: Equipos multidisciplinarios Unidad de rehabilitación física Unidad de rehabilitación psicológica	Ministerio de Gobierno Gubernaciones (en el marco de sus competencias) Municipios (en el marco de sus competencias) Aseguradoras	Nacional Departamental Municipal		X	X	X	X

SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PLAN La primera instancia gubernamental que realizará seguimiento y promoverá su cumplimiento y evaluación será el Ministerio de Gobierno a través del Viceministerio de Seguridad Ciudadana. Debiendo ser implementado el presente Plan Plurinacional de Seguridad Vial 2014-2018, por las diferentes instituciones e instancias que integran la Plataforma Nacional de Acción para la Seguridad Vial (PLANASEV) a nivel nacional. La PLANASEV ejecutará las diversas acciones en función a procesos de coordinación interinstitucional y social permanentes, así mismo realizarán el seguimiento del cumplimiento de las actividades señaladas y de la evaluación de los resultados esperados por el presente plan. Su aplicación tiene indicadores y plazos establecidos dentro de los cinco años de su vigencia (2014 - 2018), por lo que las evaluaciones deberán realizarse anualmente a nivel nacional y semestralmente a nivel departamental, para lo cual en el primer año también debe encontrarse consolidado y en funcionamiento el Componente de Seguridad Vial, dentro del Observatorio Nacional de Seguridad Ciudadana. Las actividades propuestas deben ser concurrentes: es decir, ser ejecutadas en función a procesos de coordinación interinstitucional y social permanentes y en el marco de los ámbitos, etapas y criterios de intervención de la estrategia para lograr su consecución, por lo que, una sola entidad no podrá desarrollar las acciones planteadas de manera efectiva. El Plan Plurinacional de Seguridad Vial 2014-2018, es el marco referencial para la elaboración e implementación de los Planes Departamentales, Municipales de Seguridad Vial, en los cuales se establecerá el financiamiento requerido para su implementación y plazos para su ejecución La PLANASEV realizará el seguimiento y evaluación a la implementación de los programas y acciones planteadas en el Plan Plurinacional de Seguridad Vial 2014-2018, planes departamentales y municipales de Seguridad Vial de manera anual, a fin de que emitan un acta a instancias superiores de cada institución y al Consejo de Coordinación Sectorial de Seguridad Ciudadana. **PRESUPUESTO PARA LA**

EJECUCION DEL PLAN

EJE DE INTERVENCIÓN	ACCIONES ESTRATÉGICAS	PRESUPUESTO REFERENCIAL (BS.)
Eje de intervención I	10	400.500
Eje de intervención II	6	7.943.000
Eje de intervención III	17	26.628.440
Eje de intervención IV	9	85.600
Eje de intervención V	7	5.071.000
TOTAL	40.128.540	

Nota.- Los montos presentados en la tabla son solo referenciales por lo que no limita la programación presupuestaria anual de las entidades comprometidas.

Ficha Técnica (DCMI)

Norma	Bolivia: Decreto Supremo Nº 2079, 13 de agosto de 2014				
Fecha	2014-12-22	Formato	Text	Tipo	DS
Dominio	Bolivia	Derechos	GFDL	Idioma	es
Sumario	Aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2014 - 2018", que en Anexo forma parte indivisible del presente Decreto Supremo.				
Keywords	Gaceta 671NEC, Decreto Supremo, agosto/2014				
Origen	http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo/normas/verGratis/152621				
Referencias	Gaceta Oficial de Bolivia 671NEC, 201409b.lexml				
Creador	Fdo. EVO MORALES AYMA, David Choquehuanca Céspedes, Juan Ramón Quintana Taborga, Jorge Perez Valenzuela, Rubén Aldo Saavedra Soto, Elba Viviana Caro Hinojosa, Luis Alberto Arce Catacora, Juan José Hernando Sosa Soruco, Ana Teresa Morales Olivera, Arturo Vladimir Sánchez Escobar, Felix Cesar Navarro Miranda, Elizabeth Sandra Gutierrez Salazar, Daniel Santalla Torrez, Juan Carlos Calvimontes Camargo, José Antonio Zamora Gutiérrez, Roberto Iván Aguilar Gómez, Nemesia Achacollo Tola, Claudia Stacy Peña Claros, Nardy Suxo Iturry, Pablo Cesar Groux Canedo, Amanda Dávila Torres, Tito Rolando Montaña Rivera.				
Contribuidor	DeveNet.net				
Publicador	DeveNet.net				

Enlaces con otros documentos

Véase también

[BO-CPE-20090207] [*Bolivia: Constitución Política del Estado de 2009, 7 de febrero de 2009*](#)

Constitución Política del Estado de 2009

[BO-L-N264] [*Bolivia: Ley N° 264, 31 de julio de 2012*](#)

LEY DEL SISTEMA NACIONAL DE SEGURIDAD CIUDADANA "PARA UNA VIDA SEGURA"

[BO-DS-N2079] [*Bolivia: Decreto Supremo N° 2079, 13 de agosto de 2014*](#)

Aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2014 - 2018", que en Anexo forma parte indivisible del presente Decreto Supremo.

Nota importante

Lexivox ofrece esta publicación de normas como una ayuda para facilitar su identificación en la búsqueda conceptual vía WEB.

El presente documento, de ninguna manera puede ser utilizado como una referencia legal, ya que dicha atribución corresponde a la **Gaceta Oficial de Bolivia**.

Lexivox procura mantener el texto original de la norma; sin embargo, si encuentra modificaciones o alteraciones con respecto al texto original, sírvase comunicarnos para corregirlas y lograr una mayor perfección en nuestras publicaciones.

Toda sugerencia para mejorar el contenido de la norma, en cuanto a fidelidad con el original, etiquetas, metainformación, gráficos o prestaciones del sistema, estamos interesados en conocerlas e implementarla.

La progresiva mejora en la calidad de Lexivox, es un asunto de la comunidad. Los resultados, son de uso y beneficio de la comunidad.

[LexiVox](#) es un *Sistema Web de Información* desarrollado utilizando herramientas y aplicaciones de **software libre**, por [Devenet SRL](#) en el Estado Plurinacional de Bolivia.

Contenido

Bolivia: Decreto Supremo N° 2079, 13 de agosto de 2014	1
Disposiciones abrogatorias y derogatorias	2
Anexo Anexo Decreto Supremo N° 2079	3
Ficha Técnica (DCMI)	30
Enlaces con otros documentos	31
Véase también	31
Nota importante	32