



REPÚBLICA DE PANAMÁ
— GOBIERNO NACIONAL —



PLAN NACIONAL DE MOVILIDAD SEGURA PARA LA REPÚBLICA DE PANAMÁ 2022 - 2030



Excelentísimo Señor Laurentino Cortizo Cohen

Presidente de la República de Panamá



Excelentísimo Señor José Gabriel Carrizo

Vicepresidente de la República de Panamá

JUNTA DIRECTIVA

Ministerio de Gobierno Licdo. Cristóbal Tuñón
Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre Licdo. Carlos Ordoñez
Ministerio de Vivienda y Ordenamiento Territorial Arq. José Batista
Ministerio de Comercio e Industrias Licdo. Omar Montilla
Ministerio de Obras Públicas Ing. Julio Palacios
Contraloría General de la República Licdo. Daniel Ávila
Órgano Ejecutivo Licdo. Juan Hernández
Órgano Ejecutivo Licdo. Ballardo Ceballos
Órgano Ejecutivo Ing. Luis Ortíz
Órgano Ejecutivo Licdo. Jorge Camargo
Usuarios de Transporte Sr. Eric Muñoz
Usuarios de Transporte Sr. Moisés Forsythe
Usuarios de Transporte Sr. Franklin Carles
Transporte de Carga Sr. Julio Solís

Consejo Nacional de Tránsito y Seguridad Vial (CONTSEVI)

Director General ATTT Licdo. Carlos Ordoñez
Secretaria General ATTT Lic. Kira Pitty
Juez De Tránsito Designado ATTT Lic. Ada Guerra
DOT Policía Nacional Sub. Com. Emiliano Otero
Ministerio de Salud Dr. Ricardo Hughes
Ministerio de Salud Dr. Vicente Oliver Paredes
Ministerio de Obras Públicas Ing. Julio Palacios
Ministerio de Obras Públicas Berta Basso
Ministerio de Vivienda Arq. José Batista
Ministerio de Vivienda Arq. Rolando Crespo
Ministerio de Educación Prof. Carmen Aparicio
Suplente Ing. Enriqueta De Gracia
Asociación Panameña de Agencias de Publicidad
Aminta Orillac
Asociación Panameña de Agencias de Publicidad
Mónica Urrutia
Asociación Panameña de Aseguradores
Ing. Ian Van Hoorde

Asociación Panameña de Aseguradores
Lic. Amilcar Córdoba
Asociación Panameña de Ejecutivos de Empresa
Arq. Jorge Amador
Sociedad Panameña de Ingenieros y Arquitectos
Ing. Isaac González
Colegio de Psicología de la Universidad de Panamá
Dra. Melba Stanzola
Colegio de Psicología de la Universidad de Panamá
Lic. Diana Achurra
Asociación de Distribuidores de Autos de Panamá
Patricia Vukleja
Asociación de Distribuidores de Autos de Panamá
Bogdan Batinovich
Cámara Nacional de Carga Julio Solís
Cámara Nacional de Carga Gilberto Soto
Camara Nacional de Transporte Lic. Boris Quezada
Usuarios Toribio Díaz
Secretario Ejecutivo del CONTSEVI Ramón Tapia





Lic. Carlos Boris Ordóñez

Director General de la Autoridad de Tránsito
y Transporte Terrestre



Lic. Miguel Alemán Alegría

Sub Director General de la Autoridad de Tránsito
y Transporte Terrestre



Lic. Kira Pitti

Secretaria General de la Autoridad de Tránsito
y Transporte Terrestre

CONTENIDO

Terminología	7
Fundamentación	8
Datos de la movilidad de Panamá – Sitios Web	8
Población INEC	8
Caracterización del parque Vehicular de Panamá - INEC	8
Accidentalidad Vial y Víctimas en el Tránsito – OISEVI Panamá	8
Lineamientos internacionales	9
Recomendaciones del Grupo de expertos académicos para la Tercera Conferencia Ministerial Global sobre Seguridad Vial	11
Resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas del 31 de agosto de 2020	11
Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas	12
Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021 -2030	13
Principios Básicos de Sistema seguro	18
Visión, objetivos y resultados esperados	20
Metodología de elaboración del Plan	20
Antecedentes de metodología de Gobierno Abierto	20
Pilares que lo fundamentan	20
Metodología de Gobierno Abierto	21
El Plan de Movilidad Segura bajo la metodología de gobierno abierto	21
Inclusión de los resultados del trabajo participativo	21
Objetivos del Taller participativo	22
Resultados obtenidos	22
Actores participantes	24
Sector Público	24
Organismos internacionales y Sociedad Civil	25
Usuarios de los espacios de movilidad	25
Ejes estratégicos	26
Líneas de acción	26
Institucionalidad	26
Infraestructura Vial Segura	27
Vehículos seguros	28
Uso Seguro de las vías de tránsito	29
Respuesta después de los accidentes	30
Transporte multimodal y planificación del uso de la tierra	31
Indicadores y metas para el Decenio	32
Institucionalidad	32
Infraestructura vial Segura	33
Vehículos seguros	34
Uso Seguro de las vías de tránsito	35
Respuesta después de los accidentes	36
Transporte multimodal y planificación del uso de la tierra	37
Próximos pasos	38
Agradecimientos	38
Bibliografía	39

ATTT	Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre de la República de Panamá
BID	Banco Interamericano de Desarrollo
CONTSEVI	Consejo Nacional de Tránsito y Seguridad Vial de Panamá
	POLICÍA DE PANAMÁ
	ASAMBLEA DE PANAMÁ
OISEVI	Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial - Panamá
MOP	Ministerio de Obras Públicas
MINSA	Ministerio de Salud Pública
MEDUCA	Ministerio de Educación
ODS	Objetivos de Desarrollo Sostenible
ODM	Objetivos de Desarrollo del Milenio
OMS	Organización Mundial de la Salud
ONG	Organización No Gubernamental
OPS	Organización Panamericana de la Salud
ONU	Organización de las Naciones Unidas
PNSV	Plan Nacional para la Seguridad Vial de Panamá
PGR	Procuraduría General de La República
PNUD	Programa de la Naciones Unidas para el Desarrollo
SRI	Sistemas de Retención Infantil
TIC	Tecnología de la Información y la Comunicación



TERMINOLOGÍA

FUNDAMENTACIÓN

Datos de INEC de Panamá, para el año 2019 registran 309 víctimas fatales por siniestros de tránsito. Si bien Panamá creó el Consejo Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, regulado por el Decreto 640 del 27 de diciembre de 2006 (Reglamento de Tránsito), y el país cuenta con un Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2020, no se han mostrado avances significativos para atender la situación de siniestralidad del país. Panamá cuenta con una red de poco más de 7300 km(2018) pavimentada, 4300 Km de calzada revestida y 4900 Km de tierra , que son administradas por el Ministerio de Obras Públicas. En el Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial establecido por Naciones Unidas para el periodo 2021-2030 se exhorta a los países miembros a comprometerse y llevar adelante acciones que conduzcan al logro del objetivo principal del decenio de reducir en un cincuenta por ciento el número de víctimas por siniestros de tránsito.

Para ello es necesario contar con un Plan de Acción en cada uno de los pilares básicos de intervención, con objetivos bien definidos, responsables, indicadores y metas claras, que guíen el accionar tanto de instituciones públicas como privadas, para alcanzar este objetivo vital para Panamá.

Este documento traza estas líneas esenciales de trabajo como primer paso hacia el logro de un Plan Nacional de Movilidad Segura y Sostenible en Panamá a corto y mediano plazo.

Datos de la movilidad de Panamá - Sitios Web Población INEC

https://www.inec.gob.pa/publicaciones/Default3.aspx?ID_PUBLICACION=499&ID_CATEGORIA=3&ID_SUBCATEGORIA=10

Principales datos estadísticos de Seguridad Vial de la República de Panamá - INEC

https://www.inec.gob.pa/publicaciones/Default2.aspx?ID_CATEGORIA=5&ID_SUBCATEGORIA=40

https://www.inec.gob.pa/archivos/A0705547520221027150715ACCIDENTES%20_MUERTOS_2022.pdf

Caracterización del parque Vehicular de Panamá - INEC

https://www.inec.gob.pa/publicaciones/Default2.aspx?ID_CATEGORIA=4&ID_SUBCATEGORIA=22

Accidentalidad Vial y Víctimas en el Tránsito - OISEVI Panamá

<http://190.34.149.233/wordpress/>

Lineamientos internacionales

En la Declaración de Estocolmo, Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial Estocolmo, 19–20 de febrero de 2020, los Ministros y Jefes de Delegación, así como representantes de organizaciones gubernamentales y no gubernamentales internacionales, regionales y subregionales y del sector privado resolvieron:

1. Reafirmar nuestro compromiso con la plena implementación de la Agenda 2030, reconociendo las sinergias entre las áreas políticas de los ODS, así como la necesidad de trabajar de manera integrada para lograr beneficios mutuos;

2. Abordar las conexiones entre la seguridad vial, la salud mental y física, el desarrollo, la educación, la equidad, la igualdad de género, las ciudades sostenibles, el medio ambiente y el cambio climático, así como los determinantes sociales de la seguridad y la interdependencia entre los diferentes ODS, recordando que los ODS y los objetivos son integrados e indivisibles;

3. Exhortar a los Estados Miembros a que ayuden a reducir las muertes por accidentes de tráfico en al menos un 50 % entre 2020 y 2030, de conformidad con el compromiso del Foro Político de Alto Nivel sobre Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas de seguir actuando en relación con los objetivos de seguridad vial de los ODS; incluido el objetivo 3.6 después de 2020, y de establecer objetivos para reducir las muertes y lesiones graves, de conformidad con este compromiso, para todos los grupos de usuarios de la vía pública y especialmente vulnerables, tales como los peatones, los ciclistas, los motociclistas y los usuarios de los medios de transporte público;

4. Exhortar a los Estados Miembros y a la comunidad internacional a que aborden con carácter prioritario la carga inaceptable que representan las lesiones causadas por el tránsito en los niños y los jóvenes, aumentando el compromiso político y garantizando que la Estrategia Mundial para la Salud de las Mujeres, los Niños y los Adolescentes ofrezca las medidas necesarias en materia de seguridad vial;

5. Asegurar el compromiso y la responsabilidad política al más alto nivel, y establecer estrategias y planes de acción regionales, nacionales y para la seguridad vial, así como las contribuciones de diferentes organismos gubernamentales y asociaciones multisectoriales para

llevar a cabo la escala de esfuerzos necesaria a nivel regional, nacional para alcanzar los ODS, y que estas estrategias y esfuerzos sean transparentes y públicas;

6. Alentar a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho, a que consideren la posibilidad de convertirse en partes contratantes de los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial, así como de aplicar, implementar y promover sus disposiciones o reglamentos de seguridad, y garantizar que la legislación y las normas relativas al diseño y la construcción de carreteras, los vehículos y el uso de las carreteras sean compatibles con los principios del sistema de seguridad y se hagan cumplir;

7. Incluir la seguridad vial y un enfoque de sistemas seguros como elemento integral del uso de la tierra, el diseño de las calles, la planificación del sistema de transporte y la gobernanza, especialmente para los usuarios vulnerables de las carreteras y en las zonas urbanas, mediante el fortalecimiento de la capacidad institucional con respecto a las leyes de seguridad vial y la aplicación de la ley, la seguridad de los vehículos, las mejoras de la infraestructura, el transporte público, la atención después de los accidentes y evaluación a través de datos estadísticos.

8. Acelerar el cambio hacia modos de transporte más seguros, limpios, eficientes energéticamente y asequibles, y promover mayores niveles de actividad física, como caminar y andar en bicicleta, así como integrar estos modos con el uso del transporte público para lograr la sostenibilidad;

9. Fomentar e incentivar el desarrollo, la aplicación y el despliegue de tecnologías existentes y futuras y otras innovaciones para mejorar la accesibilidad y todos los aspectos de la seguridad vial, desde la prevención de accidentes hasta la respuesta de emergencia y la atención de traumas, prestando especial atención a las necesidades de seguridad de los usuarios de la carretera que son los más vulnerables, incluidos los peatones, los ciclistas, los motociclistas y los usuarios del transporte público;

10. Asegurar el acceso oportuno a servicios de atención médica de emergencia y a largo plazo de alta calidad para los heridos y reconocer que una respuesta efectiva después del accidente también incluye el apoyo psicológico, social y legal para las víctimas, los sobrevivientes y las familias;

11. Mantener el enfoque en la gestión de la velocidad, incluido el fortalecimiento de la aplicación de la ley para evitar el exceso de velocidad, y exigir una velocidad máxima de 30 km/h en zonas donde los usuarios vulnerables de la carretera y los vehículos se mezclan de forma frecuente y planificada, excepto cuando existan pruebas sólidas de que las velocidades más altas son seguras, señalando que los esfuerzos por reducir la velocidad tendrán un efecto beneficioso en la calidad del aire y el cambio climático, además de ser vitales para reducir el número de víctimas mortales y heridos por accidentes de tráfico;

12. Asegurar que todos los vehículos producidos y vendidos en cada mercado para el 2030, estén equipados con los niveles adecuados de seguridad, y que se ofrezcan incentivos para el uso de vehículos con un mayor nivel de seguridad siempre que sea posible;

13. Asegurar que un enfoque integrado de seguridad vial y unas normas mínimas de cumplimiento en materia de seguridad para todos los usuarios de la carretera sean un requisito clave para las inversiones y la mejora de las infraestructuras viales;

14. Instar a las empresas e industrias de pequeñas, medianas y grandes, y sectores que contribuyan al logro de los ODS relacionados con la seguridad vial aplicando principios de sistema seguro a toda su cadena de valor e incluyendo prácticas internas a lo largo de su proceso de adquisición, producción y distribución, y a que incluyan la presentación de informes sobre el desempeño en materia de seguridad en sus informes de sostenibilidad;

15. Instar a las organizaciones públicas en todos los niveles a que adquieran servicios de transporte y vehículos seguros y sostenibles, y animar al sector privado a seguir este ejemplo, incluida la compra de flotas de vehículos seguros y sostenibles;

16. Fomentar una mayor inversión en seguridad vial, reconociendo las altas tasas de retorno de los proyectos y programas de prevención de lesiones en carretera y la necesidad de ampliar las actividades para cumplir con los ODS relacionados con la seguridad vial;

17. Destacar la importancia de supervisar y presentar informes sobre los progresos realizados en la consecución de nuestros objetivos comunes y, según sea apropiado, los objetivos voluntarios de seguridad vial a nivel mundial acordados por los Estados Miembros, y exhortamos a la Organización Mundial de la Salud a que siga reuniendo, publicando y difundiendo datos por medio de la serie de informes mundiales sobre la situación de la seguridad vial, aprovechando, según proceda, los esfuerzos existentes, incluidos los de los observatorios regionales de seguridad vial, a fin de armonizar y hacer que los datos sobre la seguridad vial estén disponibles y sean comparables;

18. Instar a la Organización Mundial de la Salud que prepare un inventario de estrategias e iniciativas comprobadas de una amplia variedad de países miembros que hayan reducido con éxito las muertes en los países miembros. Se debe preparar un informe para su publicación en 2024.

Pedimos que se celebre una primera reunión de alto nivel de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre seguridad vial a nivel de Jefes de Estado y de Gobierno para motivar un liderazgo nacional adecuado y promover la colaboración internacional y multisectorial en todos los ámbitos que abarca esta Declaración, a fin de obtener una reducción del 50 % de las víctimas mortales y heridos en la próxima década en nuestro camino hacia la Visión Cero para 2050; e Invitamos a la Asamblea General de las Naciones Unidas a respaldar el contenido de esta declaración.

RECOMENDACIONES DEL GRUPO DE EXPERTOS ACADÉMICOS PARA LA TERCERA CONFERENCIA MINISTERIAL GLOBAL SOBRE SEGURIDAD VIAL

Este informe sintetiza 9 recomendaciones para los países:



RESOLUCIÓN DE LA ASAMBLEA GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS DEL 31 DE AGOSTO DE 2020

Proclama el período 2021-2030 Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, que tendrá por objetivo reducir las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico por lo menos en un 50 % de 2021 a 2030, y, a este respecto, exhorta a los Estados Miembros a que sigan adoptando de manera permanente con respecto a todas las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionadas con la seguridad vial, en particular la meta 3.6, de conformidad con la promesa hecha en el foro político de alto nivel de 2019 sobre el desarrollo sostenible celebrado bajo los auspicios de la Asamblea General, teniendo especialmente en cuenta lo que resta de la década de acción para cumplir los Objetivos de Desarrollo Sostenible en su totalidad.

Reitera su invitación a los Estados Miembros y a la comunidad internacional a que intensifiquen la colaboración a nivel nacional, regional e internacional con miras a cumplir las ambiciosas metas relacionadas con la seguridad vial que figuran en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible;

Hace suya la Declaración de Estocolmo, aprobada en la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, que tuvo lugar en Estocolmo los días 19 y 20 de febrero de 2020;

OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE DE LAS NACIONES UNIDAS

Son 17 Objetivos según se presenta a continuación:

OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE



Muchos de ellos vinculados a un sistema seguro de movilidad, entre los cuales se destacan:



La **Meta 3.6** propone reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.

El transporte es una cuestión fundamental para el desarrollo y la meta 3 (garantizar una vida sana), en particular la reducción de las enfermedades no transmisibles.

El transporte activo puede ayudar a lograr la meta relacionada con las enfermedades de ese tipo si se habilitan espacios seguros, cómodos y atractivos para caminar y montar en bicicleta.

Los habitantes de las ciudades pueden trasladarse a pie o en bicicleta y así realizar la actividad física necesaria que reduce el riesgo de padecer enfermedades no transmisibles.



3.6 Reducción de accidentes de tráfico

3.4 Enfermedades no transmisibles, salud mental, bienestar



ODS 7 - Garantizar el acceso a una energía asequible, fiable, sostenible y moderna para todos.

9 INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA

ODS 9 - Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación.

11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES

Meta 11.2 - De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad

PLAN MUNDIAL PARA EL SEGUNDO DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2021 -2030

Ha sido elaborado por la Organización Mundial de la Salud y las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas. Los ejes centrales del mismo se sintetizan a continuación:

PLAN MUNDIAL
DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL
2021-2030

La Asamblea General de las Naciones Unidas declaró en su resolución 74/299 un **Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030**, con el objetivo de reducir las muertes y traumatismos debidos al tránsito **POR LO MENOS EN UN 50%** durante ese periodo

En el **Plan Mundial** se describen las medidas necesarias para alcanzar esa meta, y se hace un llamamiento a los gobiernos y asociados para aplicar un

ENFOQUE DE SISTEMAS SEGUROS integrado



Para más información, visitar:
DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2021-2030



Este Plan Incluye entre sus ejes centrales:

1. Enfoque integrado de SISTEMAS SEGUROS

- a. **Anticipa y tiene en cuenta los errores humanos;**
- b. incorpora diseños de vías de tránsito y vehículos que **reducen las fuerzas de colisión** a niveles que están dentro de la tolerancia humana para prevenir la muerte o traumatismos graves;
- c. Alienta a quienes diseñan y mantienen las carreteras, fabrican vehículos y gestionan programas de seguridad, a **compartir la responsabilidad de la seguridad con los usuarios** de la infraestructura vial, de modo que cuando se produzca una colisión, se busquen soluciones en todo el sistema, en lugar de culpar únicamente al conductor u otros usuarios de la carretera;
- d. Persigue un compromiso con la **mejora proactiva y continua de las carreteras y los vehículos** para que todo el sistema sea seguro y no solo los lugares o situaciones donde ocurrieron las últimas colisiones;
- e. Actúa de conformidad con la premisa subyacente de que el **sistema de transporte debe producir cero defunciones o traumatismos graves** y que la seguridad no debe verse amenazada en aras de otros factores, como el costo o el objetivo de lograr unos tiempos de transporte más rápidos.

2. Transporte multimodal y la planificación del uso del territorio

- a. Aplicar políticas que promuevan el **diseño urbano compacto**.
- b. Establecer políticas que **reduzcan la velocidad y den prioridad a las necesidades de los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público**.
- c. Promover el desarrollo orientado al tránsito para **concentrar los desarrollos urbanos y comerciales alrededor de los nodos de transporte masivo**.
- d. Ubicar estratégicamente, cuando sea factible, las viviendas públicas, subsidiadas y de trabajadores para proporcionar un **acceso conveniente a los servicios de transporte de alta capacidad**.
- e. **Desalentar el uso de vehículos privados en zonas urbanas de alta densidad** por medio de restricciones a los usuarios de vehículos de motor, de otros vehículos y de la infraestructura vial, y proporcionar alternativas que sean accesibles, seguras y fáciles de usar, como caminar, ir en bicicleta, autobuses y tranvías.

- f. Facilitar la **conectividad intermodal entre el tránsito** y los planes de uso compartido de bicicletas en las principales paradas de tránsito y crear conexiones de transporte para desplazamientos en bicicleta y a pie que reduzcan el tiempo total de viaje.
- g. Establecer **redes de transporte** (o reconstruir las existentes) para garantizar que los modos de desplazamiento no motorizados sean tan seguros como los motorizados y, lo que es más importante, satisfagan las necesidades de movilidad de todas las edades y capacidades.
- h. Promover la **comercialización positiva y el uso de incentivos** como la participación de los empleadores en los costos de los abonos **del transporte público**.

3. Infraestructura Vial segura

- a. Establecer **clasificaciones funcionales** y criterios de desempeño de seguridad deseados para cada grupo de usuarios de las vías de tránsito a nivel geográfico de la planificación del uso del territorio y del corredor vial.
- b. **Revisar y actualizar la legislación y las normas de diseño** locales que tengan en cuenta la función de las vías de tránsito y las necesidades de todos sus usuarios, y para zonas específicas.
- c. Especificar una **norma técnica y un objetivo de clasificación por estrellas para todos los diseños vinculados a cada usuario** de red vial, y el criterio de desempeño deseado en materia de seguridad en esa ubicación.
- d. Establecer **reglamentos para el uso de la infraestructura que garanticen el cumplimiento lógico e intuitivo del entorno de velocidad deseado** (por ejemplo, límite de 30 km/h en centros urbanos; de ≤ 80 km/h en carreteras rurales con línea discontinua; de 100 km/h en autovías).
- e. Realizar **auditorías de seguridad vial en todos los tramos** de las nuevas carreteras (estudio previo de viabilidad mediante un diseño detallado) y llevar a cabo evaluaciones utilizando expertos independientes y acreditados para garantizar un criterio mínimo de tres estrellas o mejor para todos los usuarios de la carretera.
- f. **Identificar el riesgo de colisión** (en que los datos de la colisión sean fiables) y realizar evaluaciones e **inspecciones de seguridad proactivas** en la red sometida a examen centrándose en las necesidades pertinentes de los usuarios de la vía de tránsito, según corresponda.

g. Establecer un objetivo de desempeño de las vías de tránsito para cada usuario basado en los resultados de la inspección con parámetros de medición claros en relación con las características de la vía (por ejemplo, dotación de aceras).

4. Vehículos seguros

- **Instaurar normas de seguridad armonizadas de alta calidad para vehículos de motor nuevos y usados, cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil y cascos de motocicleta, incluidas las que aborden:**

- b. la colisión frontal y lateral, para garantizar que los ocupantes estén protegidos;
- c. los **cinturones** de seguridad y el anclaje de cinturones de seguridad para todos los asientos a fin de garantizar su instalación en los vehículos durante el proceso de fabricación y montaje;
- d. los sistemas de anclaje de dos puntos **ISOFIX** para la sujeción de la silla del bebé al asiento, conectados directamente al bastidor del vehículo para evitar su uso incorrecto;
- e. el **control electrónico de la estabilidad** para evitar derrapes y pérdidas de control en casos de sobre viraje o subviraje;
- f. el **frenado de emergencia** avanzado para reducir las colisiones;
- g. la **protección de los peatones** para reducir la gravedad del impacto con un vehículo de motor;
- h. los **cascos de motocicleta certificados** de acuerdo con las normas internacionales armonizadas;
- i. el sistema de frenos antibloqueo y las luces de circulación diurna para motocicletas;
- j. los **sistemas inteligentes de asistencia** a la velocidad para ayudar a los conductores a mantener los límites de velocidad; y
- k. los **sistemas de llamada de emergencia por accidentes** (AECS) para activar una respuesta de emergencia mediante un sensor en el vehículo.
- l. **Asegurarse de que se mantengan normas de seguridad armonizadas y de alta calidad durante todo el ciclo de vida del vehículo. Esto se puede hacer, por ejemplo, mediante:**
- m. sistemas obligatorios de **certificación y matriculación de vehículos nuevos y usados** basados en los requisitos de seguridad establecidos y combinados con inspecciones periódicas;

n. reglamentos para la exportación e importación de vehículos usados que se acompañen de inspecciones en los puntos de entrada y salida, y de la inspección técnica periódica obligatoria de los vehículos; y

o. la **promoción de la demanda de vehículos más seguros** mediante el fomento de programas independientes de evaluación de automóviles nuevos.

5. Uso seguro de las vías de tránsito

- Promulgar y hacer cumplir la legislación sobre seguridad vial:
 - a. Establecer **límites de velocidad máxima** teniendo en cuenta el tipo y función de las vías de tránsito.
 - b. **Establecer límites de concentración de alcohol en sangre** (BAC, por su sigla en inglés) para prevenir la conducción.
 - c. peligrosa (conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas) con disposiciones específicas para conductores inexpertos y profesionales.
 - d. Exigir el **uso de dispositivos de protección** (cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil y cascos).
 - e. **Restringir el uso de dispositivos electrónicos manuales** mientras se conduce.
 - f. Establecer un **organismo específico encargado de hacer cumplir la ley**, proporcionar formación y garantizar el equipo adecuado para las actividades de aplicación de la ley.
- Establecer normas de circulación y requisitos para el permiso de conducción:
 - a. **Establecer y actualizar periódicamente las normas de circulación** y los códigos de conducta para los usuarios de las vías de tránsito.
 - b. Proporcionar **información y educación** sobre las normas de circulación.
 - c. Establecer **requisitos mínimos de edad** y visión para los conductores.
 - d. Aplicar **pruebas basadas en competencias para los permisos** de conducción y para la obtención gradual de dichos permisos para conductores noveles.
 - e. Establecer límites para el **tiempo máximo de conducción** y los períodos mínimos de descanso para los conductores profesionales.

- f. Imponer el **seguro obligatorio de responsabilidad civil** para los operadores de vehículos de motor.
 - Garantizar que la infraestructura vial tenga en cuenta las necesidades de todos sus usuarios y esté diseñada para propiciar comportamientos seguros, mediante:
 - a. La **señalización vial clara** y marcas viales que sean intuitivas;
 - b. El uso de rotondas y diseños para pacificar el tráfico, como badenes;
 - c. La **separación física de los usuarios de la vía**, incluido el uso de carriles protegidos para bicicletas y zonas exclusivas para peatones.
 - Utilizar las características y tecnologías de seguridad del vehículo para apoyar comportamientos seguros, mediante:
 - a. Cinturones de seguridad automáticos y alertas de cinturones de seguridad;
 - b. Asistencia inteligente de control de velocidad;
 - c. Tecnologías para desactivar los mensajes de texto u otras formas de distracción mientras se conduce.
- 6. Promulgar y hacer cumplir la legislación sobre seguridad vial:**
- a. **Establecer límites de velocidad máxima** teniendo en cuenta el tipo y función de las vías de tránsito.
 - b. Establecer límites de concentración de **alcohol en sangre** (BAC, por su sigla en inglés) para prevenir la conducción peligrosa (conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas) con disposiciones específicas para conductores inexpertos y profesionales.
 - c. Exigir el **uso de dispositivos de protección** (cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil y cascos).
 - d. Restringir el uso de dispositivos electrónicos manuales mientras se conduce.
 - e. Establecer un organismo específico encargado de **hacer cumplir la ley, proporcionar formación** y garantizar el equipo adecuado para las actividades de aplicación de la ley.
- **Establecer normas de circulación y requisitos para el permiso de conducción:**
 - f. Establecer y actualizar periódicamente las **normas de circulación** y los códigos de conducta para los usuarios de las vías de tránsito.
- g. Proporcionar **información y educación** sobre las normas de circulación.
 - h. Establecer requisitos mínimos de edad y visión para los conductores.
 - i. Aplicar **pruebas basadas en competencias para los permisos de conducción** y para la obtención gradual de dichos permisos para conductores noveles.
 - j. Establecer límites para el **tiempo máximo de conducción y los periodos mínimos de descanso para los conductores profesionales**.
 - k. Imponer el **seguro obligatorio de responsabilidad civil** para los operadores de vehículos de motor.
- **Garantizar que la infraestructura vial tenga en cuenta las necesidades de todos sus usuarios y esté diseñada para propiciar comportamientos seguros, mediante:**
 - l. la **señalización vial clara** y marcas viales que sean intuitivas;
 - m. el uso de **rotondas** y diseños para pacificar el tráfico, como badenes;
 - n. la **separación física de los usuarios** de la vía, incluido el uso de carriles protegidos para bicicletas y zonas exclusivas para peatones.
 - **Utilizar las características y tecnologías de seguridad del vehículo para apoyar comportamientos seguros, mediante:**
 - o. cinturones de seguridad automáticos y alertas de cinturones de seguridad;
 - p. asistencia inteligente de control de velocidad;
 - q. **tecnologías para desactivar los mensajes de texto** u otras formas de distracción mientras se conduce.
- 7. Respuesta tras las colisiones**
- **Establecer un mecanismo para activar la respuesta tras las colisiones:**
 - a. Un **único número de teléfono de emergencia** con cobertura nacional.
 - b. Un mecanismo de **coordinación** para ejecutar la respuesta (bomberos, policía, ambulancia).
 - c. Fortalecer la **capacidad de respuesta** entre quienes intervienen en ella y no son expertos (profesionales no médicos):

d. Proporcionar **capacitación básica** en materia de servicios médicos de emergencia a proveedores inexpertos, como conductores de taxis y transporte público, policías, bomberos, etc.

e. Promulgar la **ley del buen samaritano** para garantizar la protección de los que intervienen en la respuesta y son inexpertos.

- Fortalecer la atención médica profesional:

f. Establecer **registros de traumatismos en los establecimientos de atención de salud** para recopilar información sobre la causa de la lesión y las intervenciones clínicas.

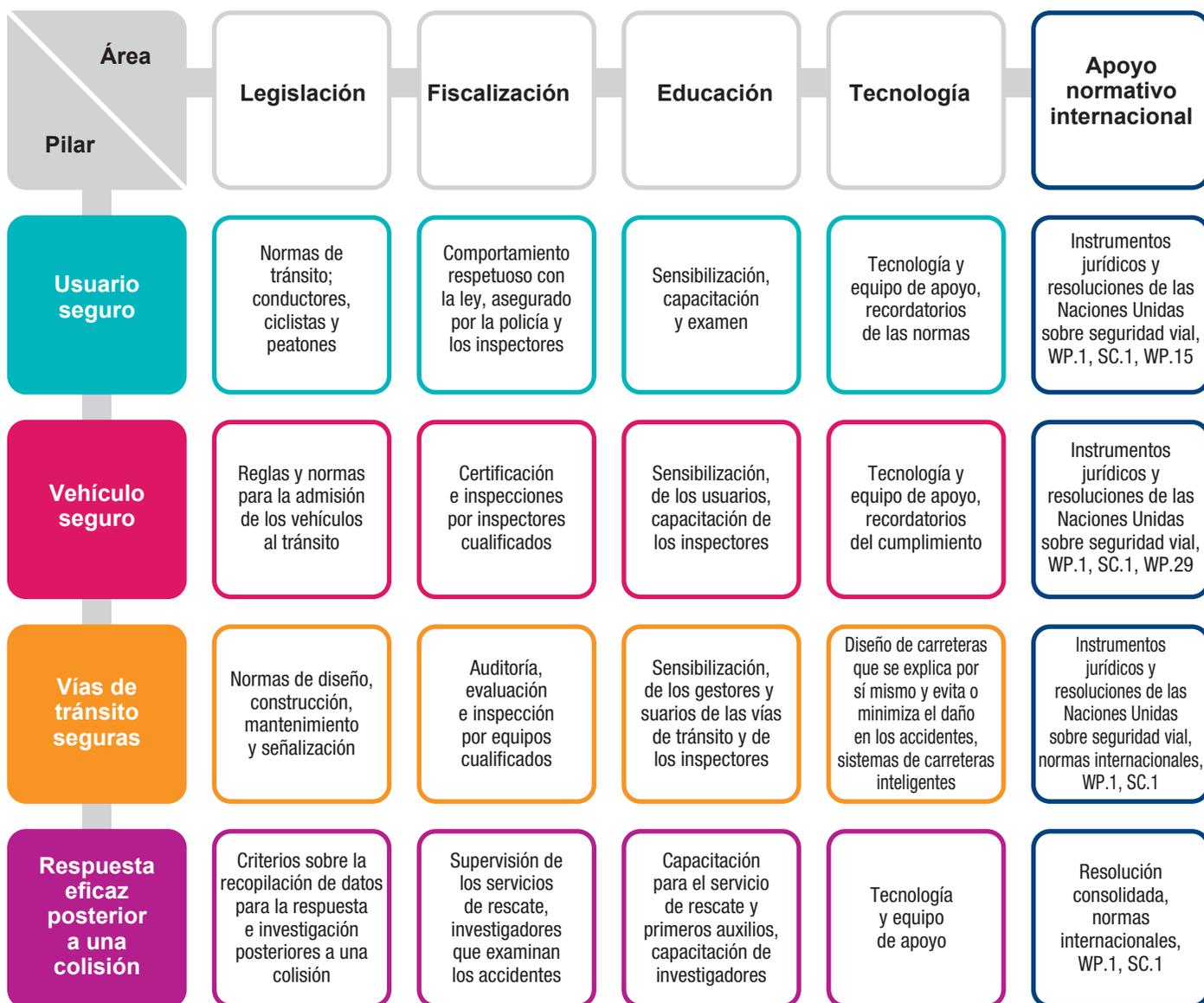
g. Reforzar la capacidad de atención/servicios pre hospitalario, hospitalario y de rehabilitación, y establecer un conjunto básico de servicios de atención de emergencia para cada nivel del sistema de salud.

h. Garantizar el acceso las 24 horas del día, independientemente de la capacidad de pago, a los servicios quirúrgicos y de cuidados críticos dotados de personal y equipados.

i. Proporcionar **servicios de recuperación y rehabilitación** para prevenir la discapacidad permanente.

Gestión de la seguridad vial - Coordinación vertical y horizontal

El Plan propone la siguiente coordinación vertical y horizontal de acciones:



A nivel internacional el enfoque del Sistema Seguro es considerado como el más apropiado para guiar la gestión de la seguridad vial, el cual se recomienda sea adoptado por los países de bajos y medianos ingresos.

El enfoque del Sistema Seguro reconoce que los seres humanos como usuarios de las vías son falibles y cometerán errores. También existen límites al intercambio de energía cinética que los humanos pueden tolerar (por ejemplo, durante la rápida desaceleración asociada con una colisión vial) antes de que se produzca una lesión grave o muerte. Una parte clave del enfoque del Sistema Seguro exige que el sistema vial se diseñe para tomar en cuenta estos errores y vulnerabilidades a fin de evitar que los usuarios pierdan la vida o resulten gravemente lesionados en las vías.

En el sistema de movilidad se incluyen todos los factores que intervienen en el desplazamiento de personas y bienes, desde los aspectos institucionales, la infraestructura, los vehículos y las personas y su comportamiento. Esta visión enfatiza que aquellos involucrados en el diseño del sistema de transporte vial necesitan aceptar y asumir la responsabilidad por la seguridad del sistema, y aquellos que utilizan el sistema necesitan asumir la responsabilidad por cumplir con las reglas y restricciones del sistema.

Esto representa un cambio fundamental en la manera de abordar la seguridad vial dado que, el enfoque del Sistema Seguro aborda los problemas de la seguridad considerando las interacciones de varios componentes del sistema de transporte, en lugar de implementar las contramedidas individuales de manera aislada. Esto significa que se tiene que abordar toda la gama de soluciones que tienen que ver con infraestructura, gestión del tránsito y velocidad, normas para vehículos y equipos, y comportamiento de los usuarios de la vía.

De este modo que las líneas de acción pueden sintetizarse en el siguiente cuadro de origen neozelandés:

Enfoque de Sistema Seguro



Fuente: Salve Vidas. Paquete de medidas técnicas de Seguridad Vial. OMS 2017

PRINCIPIOS BÁSICOS DE SISTEMA SEGURO

Este enfoque permite un abordaje holístico de los factores de riesgo asociados a los siniestros viales de manera de evitar los siniestros o al menos reducir sus consecuencias en casos de que se produzcan.

Sus principios básicos son¹:

- *anticipa y tiene en cuenta los errores humanos;*
- *incorpora diseños de vías de tránsito y vehículos que reducen las fuerzas de colisión a niveles que están dentro de la tolerancia humana para prevenir la muerte o traumatismos graves;*
- *alienta a quienes diseñan y mantienen las carreteras, fabrican vehículos y gestionan programas de seguridad a compartir la responsabilidad de la seguridad con los usuarios de la infraestructura vial, de modo que cuando se produzca una colisión, se busquen soluciones en todo el sistema, en lugar de culpar únicamente al conductor u otros usuarios de la carretera;*
- *persigue un compromiso con la mejora proactiva y continua de las carreteras y los vehículos para que todo el sistema sea seguro y no solo los lugares o situaciones donde ocurrieron las últimas colisiones; y*

- *actúa de conformidad con la premisa subyacente de que el sistema de transporte debe producir cero defunciones o traumatismos graves y que la seguridad no debe verse amenazada en aras de otros factores, como el costo o el objetivo de lograr unos tiempos de transporte más rápidos.*

Un sistema seguro requiere comprender y gestionar de manera integral la interacción entre velocidad, vehículos, infraestructura y usuarios del espacio de movilidad.

Por otro lado, hoy se promueve que hay que devolver el espacio de la movilidad al ser humano y, a su vez protegerlo de eventuales daños que pueda ocasionarle la movilidad al resultar ser el usuario más vulnerable del sistema.

En este sentido es que el enfoque actual prioriza las decisiones que se orienten al cuidado de la vida y a considerar en primer lugar al ser humano en cualquier decisión que involucre a la movilidad de personas y bienes.

Esta última afirmación se representa habitualmente mediante el siguiente esquema de prioridad de decisión:

Esquema de prioridad de usuarios en la movilidad en la vía pública



Fuente: Los planes de movilidad urbana sostenible. Balance desde la perspectiva ecologista. Ecologistas en acción 2017.

¹ Fuente: <https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>.

Visión, objetivos y resultados esperados

La República de Panamá adhiere al Desafío de contar con un sistema de movilidad seguro y sostenible en el cual ninguna víctima ocasionada por un siniestro vial es admisible.

El Objetivo Central del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2021 -2030 de la República de Panamá es lograr una **reducción de al menos un 50 % en las**

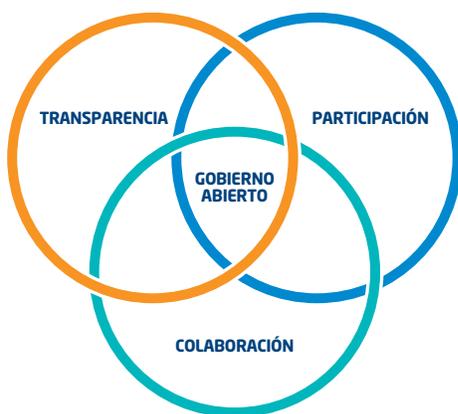
lesiones y muertes por siniestros de tránsito para el 2030, siguiendo los lineamientos de las Naciones Unidas para este periodo.

El esfuerzo para alcanzar este resultado es compartido entre el Estado, el sector privado, la academia, las Organizaciones sociales sin fines de lucro y en general toda la ciudadanía.

Metodología de elaboración del Plan

ANTECEDENTES DE METODOLOGÍA DE GOBIERNO ABIERTO

El modelo de Gestión por denominado de Gobierno Abierto es aquel que promueve la transparencia a través del acceso a la información pública, la rendición de cuentas, la apertura de datos y el uso de las tecnologías; fomenta la participación y la colaboración de los ciudadanos para el mejoramiento de la gestión pública y de los servicios públicos; y brinda un espacio para el desarrollo de políticas públicas.



Pilares que lo fundamentan:

1. **Transparencia:** promueve rendición de cuentas, acceso a la información, uso de tecnologías, apertura de datos.
2. **Participación:** se invita a la ciudadanía a participar en el diseño e implementación de políticas públicas.
3. **Colaboración:** se toma en cuenta a la ciudadanía co crear, co gestionar, co desarrollar, co producción, se escucha.

La Alianza para el Gobierno Abierto (OGP por sus siglas en inglés) es una plataforma internacional que promueve gobiernos más abiertos, transparentes y sensibles a las necesidades de los ciudadanos.

Fundada en 2011 por ocho gobiernos y nueve líderes de sociedad civil, bajo la administración del presidente Obama, hoy en día cuenta con 78 países miembros y miles de organizaciones de sociedad civil que convergen en un espacio de diálogo y trabajo colaborativo.

De los cuales 49 países cuentan con foro multiactor, se han cocreado 200 planes de acción y más de 4095 compromisos.

Panamá forma parte desde el 2012 y ha presentado 4 planes a la alianza, los planes de acción son la razón de ser de pertenecer a este organismo, actualmente en implementación el IV plan nacional de acción de gobierno abierto Panamá.

La Autoridad Nacional de Transparencia y Acceso a la Información es el punto de contacto ministerial de Panamá ante la OGP y articula todo el proceso nacional, en colaboración con la Comisión Nacional de Gobierno Abierto que es el foro multiactor de nuestro país, del cual forman parte organizaciones de sociedad civil, por el sector gubernamental Ministerio de Presidencia y Autoridad de Innovación Gubernamental, y con el PNUD como observador.

METODOLOGÍA DE GOBIERNO ABIERTO

En OGP, los gobiernos y la sociedad civil crean conjuntamente planes de acción de dos años, con pasos concretos (compromisos) en una amplia gama de temas. Este modelo permite a las organizaciones de la sociedad civil ayudar a dar forma y supervisar a los gobiernos.

Para todo el proceso la participación de organizaciones de sociedad civil tiene un rol muy importante, pues se les invita a sentarse en mesas de trabajo, se les escucha y se les involucra, esta es la esencia del mecanismo participación y colaboración.

Dentro de la organización se cuenta con buenas prácticas implementadas en la región que buscaron mitigar problemas y solucionarlos, se comparte esa experiencia y todos los recursos están disponibles.

La alianza ha establecido de manera clara las reglas del proceso, y el resultado de este es medible o evaluable por un tercer organismo denominado Mecanismo de Revisión Independiente, el cual emite sus comentarios para que sean tomados en cuenta en procesos subsiguientes.

La Alianza para el Gobierno Abierto (OGP por sus siglas en inglés) se fundamenta en la idea que, cuando los gobiernos son abiertos, son más accesibles y con capacidad de respuesta y rendición de cuentas y que mejorar la relación entre las personas y sus gobiernos trae beneficios a largo plazo para todas y todos.

Acá es posible consultar los estándares de cocreación: <https://www.opengovpartnership.org/es/ogp-participation-co-creation-standards/>

Estos Estándares de participación y cocreación fueron diseñados para ser utilizados por gobiernos nacionales, la sociedad civil y otros actores con el fin de:

1. Ofrecer un espacio y mecanismos de diálogo constante a lo largo del ciclo del plan de acción;
2. Promover una responsabilidad compartida alrededor del desarrollo e implementación del plan de acción entre el gobierno y la sociedad civil;
3. Promover una mayor ambición e innovación para el desarrollo de los planes de acción de OGP;
4. Asegurar que todos los miembros de OGP conocen los requisitos mínimos esperados en términos de participación y cocreación.
5. Facilitar la evaluación del cumplimiento de los estándares para una mayor rendición de cuentas y aprendizaje.

EL PLAN DE MOVILIDAD SEGURA BAJO LA METODOLOGÍA DE GOBIERNO ABIERTO

En alianza estratégica la Autoridad Nacional de Transparencia y Acceso a la Información (ANTAI) y la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT) se unen para liderar y desarrollar el proceso del desarrollo del Plan Nacional de Movilidad Segura para la República de Panamá 2022-2030 bajo los estándares de la metodología que ofrece la plataforma de gobierno abierto. Desde el Consejo Nacional de Tránsito y Seguridad Vial de la ATTT (CONTSEVI), se inició un proceso de consultas con todos los actores involucrados en este proyecto con el fin de trabajar en conjunto y lograr un plan consultado y fortalecido para los panameños. Después de una serie de sesiones de trabajo se levantó con el apoyo de un consultor designado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para tal efecto, el primer borrador del documento, ajustado a normas y modelos internacionales.

Cuando se incorpora ANTAI al proceso, nos avocamos a una segunda fase de intercambio en sesiones de trabajo realizadas el 23 de noviembre en la Universidad Especializada de las Américas (UDELAS) en la cual se trabajó con los insumos que contenía el borrador, cada mesa procedió a revisar la propuesta con el fin de fortalecerla, unificarla y mejorarla, conforme a la metodología y estándares de gobierno abierto. Luego de estas sesiones de cocreación y trabajo colaborativo, se ha procedido a una revisión individual de caja eje y propuestas a fin de realizar los ajustes necesarios y presentar a comentarios públicos el borrador del Plan Nacional de Movilidad Segura para la República de Panamá 2022-2030 el cual estará disponible en línea por un periodo de quince (15) días.

Culminada esta fase, se procederá a presentar el producto final para iniciar su implementación. Es importante mencionar, que todo el proceso será difundido en los sitios web y canales digitales de la ANTAI y ATTT, y en la página web de gobierno abierto Panamá para conocimiento de los actores que participaron del proceso y continúan en la implementación.

INCLUSIÓN DE LOS RESULTADOS DEL TRABAJO PARTICIPATIVO

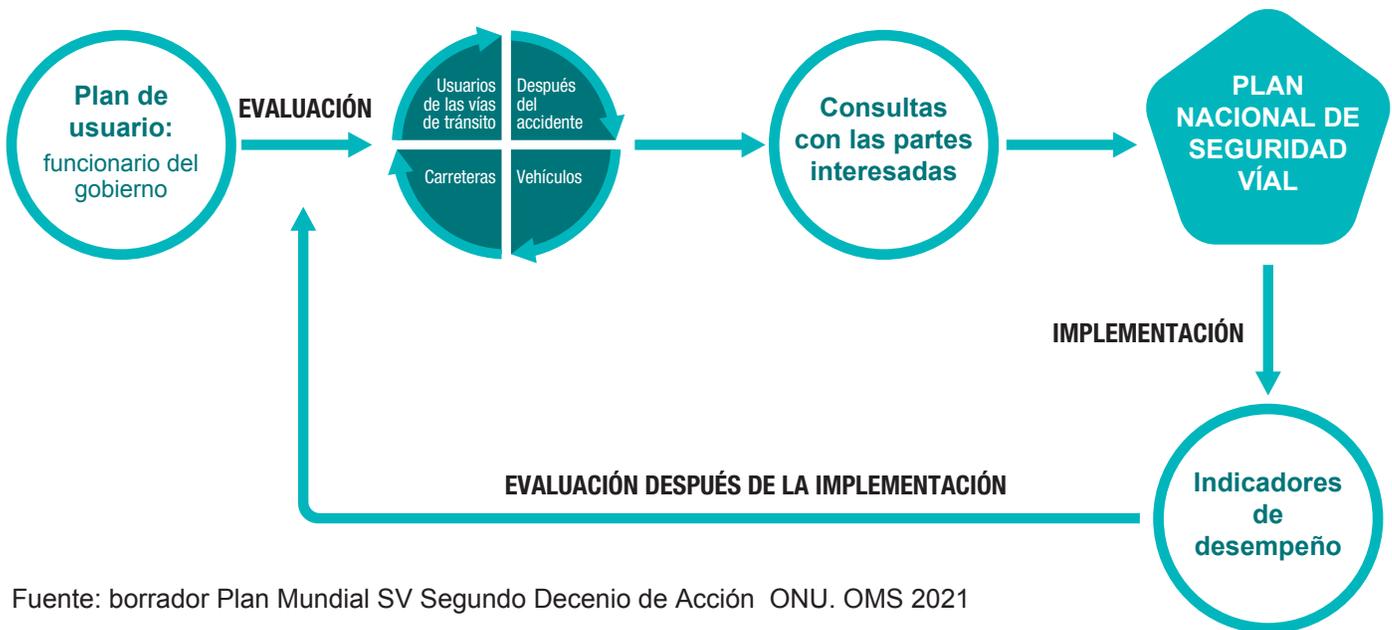
Por la tanto los aportes han sido incluidos en la medida que se ajusten a las posibilidades del Gobierno de llevarlas adelante en los próximos años. Muchas de ellas fueron evaluadas como muy importantes, aunque no es oportuno incorporarlas en esta etapa de mejora de la movilidad del país, pero han quedado registradas para futuras estrategias donde puedan ser incluidas.

Además, algunas de las propuestas fueron analizadas y adecuadas a las recomendaciones técnicas internacionales y los Planes de Desarrollo y Gobierno de la República de Panamá.

Objetivos del Taller participativo

Contar con un diagnóstico de las oportunidades de mejora de seguridad vial en Panamá e identificar acciones que puedan ser llevadas adelante en los

próximos años por medio de los actores claves de la comunidad de la movilidad del país para alcanzar los ODS en materia de movilidad segura y sostenible.



Fuente: borrador Plan Mundial SV Segundo Decenio de Acción ONU. OMS 2021

RESULTADOS OBTENIDOS

Las mesas de trabajo se conformaron de manera tal de generar aportes para cada uno de los ejes estratégicos considerados de alta relevancia para la movilidad segura y sostenible del país. Para ello se tomó como referencia los Planes del Primer y Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial de la OMS y ONU, lineamientos de la Tercera Conferencia Global de Ministros por la Seguridad Vial de Estocolmo 2020, como así también diversos documentos referenciales de Organismos Internacionales e instituciones nacionales reconocidas.

Como resultado de los dos ciclos de talleres participativos realizados se obtuvieron valiosos aportes en cada una de las Mesas de trabajo. Muchos de ellos han sido considerados para la elaboración final del Plan Estratégico de Movilidad Segura de Panamá 2021-2030, destacando que muchas acciones propuestas fueron reubicadas en otro Pilar al propuesto para dar uniformidad al documento.



Participantes en los talleres de Trabajo de elaboración del Plan realizado en UDELAS en noviembre de 2021

Sector Público

INSTITUCIÓN	PARTICIPANTE
CONTSEVI - ATTT	Ramón Tapia
Ministerio de Salud	Dr. Vicente Oliver Paredes Pardo Dr. Ricardo Hughes Dr. Jovana Sánchez
MIVIOT	Arq. Nancy Urriola Sánchez
MOP	Ing. Julio Palacios Ing. Bertha Basso Ing. Michael Welch Ing. Luis Morales
MEDUCA	Ing. Enriqueta E. De Gracia R. Lic. Cesar Castillo
Educación Vial ATTT	Marlenis López América Rodríguez Francisco Álvarez
911	Lalo Singh Anabel Villacosta
ANTAI	Lic. Carmen Montenegro Lic. Juan Pablo Rodríguez
DNOT – Policía Nacional	Capitán Ameth Vega
Alcaldía de Panamá	Lic. José Mora Arq. Farah Ureña
Presidencia	Dra. Marta Sandoya
Universidad Especializada de las Américas	Dra. Nicolasa Terreros Barrios Prof. Alejandro Urriola Córdoba

Organismos internacionales y Sociedad Civil

INSTITUCIÓN	PARTICIPANTE
BID	Ing. Juan Emilio Rodríguez
OPS	Guillermo Maldonado
Fundación Educación Vial	Osiris Gratacós de Alvarado
Sociedad Panameña de Ingenieros y Arquitectos	Ing. Ibeth Rojas
Universidad Especializada de las Américas	Dra. Nicolasa Terreros Barrios Prof. Alejandro Urriola Córdoba
Transporte Masivo de Panamá	Amarilis Ulloa Espino
Asociación Nacional de Peritos en Tránsito Terrestre	Emilio Rodrigo D'Angelo Cedeño Rubén Rosales
MOVIMIENTO CICLISTAS EN LAS CALLES DE PANAMA	Juventino Quiroz
Fundación Reconocer	Jorge Vega, Verónica Vega
ADAP	Patricia Vukeja
CANATRACOL	Gloria de Ávila
CANATRACOL	Sr José Guadalupe
Fundación Monicalicon	Lianna Licon
Grupo Pesso	Ing. Víctor Centella
Tecnic Panamá	Ing. Antonieta Royuela
OPROPAT	Lic. Leonel Robleto
Cámara Nacional de Carga	Ing. Julio Solís
Metro de Panamá	Lic. Jacqueline Sosa Ing. Mario Cortizo
APEDE	Arq. Jorge Amador
Asesores de Transporte	Hugo Cristóbal Echevers Jairo Echevers
FIA/ ASAI	Dante Pescetto
SERTRACEN	Lic. Ángela Pitty
Panamá en Bici	Sr. Felipe Caicedo Sr. Adrián Alvarado
PNUD	Lic. Patricia Pérez Lic. Alan Morales
Desarrollo Global Sostenible	Ing. Santa Alvarado

USUARIOS DE LOS ESPACIOS DE MOVILIDAD

Peatones: Son las personas que transitan a pie por las vías, calles, caminos, carreteras, aceras y, las personas con discapacidad que transitan igualmente en vehículos especiales manejados por ellos o por terceros.

Ciclistas: Persona que una conduce bicicleta. Puede hacerse para competir, hacer ejercicio, transportarse o por placer.

Motociclistas: Persona que conduce una motocicleta.

Conductores: Son las personas legalmente facultadas para conducir un vehículo automotor, y quien guía, dirige o maniobra un vehículo remolcado.

Pasajeros: Son las personas que utilizan un medio de transporte para movilizarse de un lugar a otro, sin ser el/la conductor/a.

Ejes estratégicos

La República de Panamá ha resuelto que para alcanzar el objetivo establecido para contar con un sistema seguro de movilidad se abordarán los siguientes ejes estratégicos:

- Institucionalidad
- Infraestructura vial Segura
- Vehículos seguros
- Uso Seguro de las vías de tránsito
- Respuesta después de los accidentes
- Transporte multimodal y planificación del uso de la tierra

Líneas de acción

INSTITUCIONALIDAD

Para esta línea se han identificado las siguientes acciones:

Estrategias de Mejora				
Área	Acción (numerar)	Impacto (calificar en Medio, Alto y Muy alto)	Prioridad (calificar Muy alta, Alta, Media)	Actores (indicar cual es la líder en primer lugar)
Legislación	Promover el desarrollo de un Texto único consolidado de movilidad segura y sostenible para Panamá.	Alto	Alto	ATTT, Asamblea
	Contar con una Institución de seguridad vial lider fortalecida.	Alto	Alto	ATTT, CONTSEVI
	Fortalecer el CONTSEVI, incorporando a INEC-Contraloría General de la república, ANTAL, Asamblea, Asociación de Municipios de Panamá, ONGs, Academia, entre otras.	Alto	Alto	CONTSEVI/ ATTT
Educación	Fortalecer las capacidades profesionales mediante especializaciones en seguridad vial.	Alto	Alto	ATTT
Tecnología	Fortalecer el sistema estadístico de registro de siniestros de tránsito y estandarizar el parte policivo. Georreferenciado de hechos viales.	Alto	Alto	ATTT, CONTSEVI
	Desarrollar el Observatorio de Seguridad Vial, con apoyo de la cooperación internacional.			

INFRAESTRUCTURA VIAL SEGURA

En esta línea la mesa de trabajo propuso las siguientes acciones:

Estrategias de Mejora				
Área	Acción (numerar)	Impacto (calificar en Medio, Alto y Muy alto)	Prioridad (calificar Muy alta, Alta, Media)	Actores (indicar cual es la líder en primer lugar)
Legislación	Actualizar las normativas de señalización vial	Alto	Alto	ATTT, MOP, MIVIOT
	Actualizar las normativas de diseño y señalización vial de obras en construcción	Alto	Alto	MOP, MIVIOT
	Actualizar la jerarquización de Vías principales de carreteras y áreas urbanas	Medio	Medio	MOP, MIVIOT
Educación	Formar profesionales de la ingeniería/ urbanismo en seguridad vial	Alto	Alto	ATTT, CONTSEVI, MOP, MIVIOT, Academia Panameña
Tecnología	Implementar en la Red Principal las ASV e ISV	Medio	Medio	ATTT, MOP, MIVIOT
	Llevar adelante programas de entornos escolares seguros con participación de la comunidad educativa	Medio	Medio	ATTT, Min. educación
	Realizar un inventario de Puntos Negros	Alto	Medio	MOP, ATTT, Policía (DNOT), AIG
	Garantizar una infraestructura vial que tenga en cuenta las necesidades de todos los usuarios de las vías de tránsito y un diseño que facilite comportamientos seguros	Alto	Alto	MOP, MIVIOT
Mantenimiento	Generar un Plan de mantenimiento y mejora vial por estándares que contemple los aspectos de seguridad vial en la Red Principal	Alto	Alto	MOP, MIVIOT

VEHÍCULOS SEGUROS

La mesa de trabajo ha señalado lo siguiente:

Estrategias de Mejora				
Área	Acción (numerar)	Impacto (calificar en Medio, Alto y Muy alto)	Prioridad (calificar Muy alta, Alta, Media)	Actores (indicar cual es la líder en primer lugar)
Legislación	Trabajar en la normativa de ingreso de vehículos usados, incorporando el historial de vida.	Alto	Alto	Asamblea
	Incorporar normas internacionales de calidad y seguridad vial para vehículos	Alto	Alto	Asamblea
	Normas de homologación de vehículos	Alto	Alto	Asamblea
	Trabajar en una regulación de arrendadoras para mejorar los vehículos	Medio	Medio	ATTT
	Promover el etiquetado vehicular reconocido internacionalmente (LatinNcap como ejemplo)	Alto	Medio	ATTT
	Promover norma para control de emisiones.	Medio	Medio	ATTT, Ministerio de Ambiente
	Inclusión del detalle en la ficha del vehículo sobre el tipo de anclaje que tiene el vehículo para el Sistema de retención infantil.	Alto	Medio	ATTT
	Revisión de Impuestos a vehículos seguros.	Medio	Medio	ATTT
Educación	Seguimiento a la Norma ISO que se levantó entre el Ministerio de comercio y la ATTT para evitar la duplicación de chasis.	Medio	Medio	Ministerio de comercio, ATTT
	Fortalecer el revisado vehicular con apoyo de la ATTT.	Alto	Alto	ATTT
	Aplicación nacional del S.O.A.T. de manera estricta y rigurosa.	Medio	Alto	ATTT
Tecnología	Seguridad en Motos, triciclos, cuatriciclos, bicicletas	Alto	Alto	ATTT, Ministerio de Comercio
	Vehículos de tecnologías limpias (eléctricos)	Medio	Medio	ATTT, Ministerio de Comercio

USO SEGURO DE LAS VÍAS DE TRÁNSITO

En relación a contar con usuarios seguros y conscientes de su responsabilidad en la movilidad segura del país se realizarán las siguientes acciones:

Estrategias de Mejora				
Área	Acción (numerar)	Impacto (calificar en Medio, Alto y Muy alto)	Prioridad (calificar Muy alta, Alta, Media)	Actores (indicar cual es la líder en primer lugar)
Legislación	Trabajar en la reglamentación e implementación por una normativa de educación vial obligatoria	Alto	Alto	ATTT, MIN EDUCACION
Fiscalización	Aplicación de tecnología para detectar infracciones	Alto	Alto	ATTT
Educación	Fortalecer las escuelas de conductores	Alto	Alto	ATTT
	Implementar programas de formación de instructores de seguridad	Alto	Alto	ATTT, Academia
	Implementar los programas de actualización continua para conductores profesionales.	Medio	Medio	ATTT, CONTSEVI, Academia
	Promover la movilidad activa y el uso del transporte público masivo	Medio	Alto	ATTT, CONTSEVI
	Realizar campañas de concienciación sobre uso de celular en la conducción y peatones	Alto	Alto	ATTT, CONTSEVI
	Socializar la Ley del buen samaritano	Medio	Medio	ATTT, CONTSEVI
Tecnología	Establecer una zona escolar modelo	Medio	Medio	ATTT, Min Educación, MOP, MIVIOT
	Promover un espacio de investigación sobre movilidad segura y sostenible en el país aplicada a la educación.	Medio	Medio	CONTSEVI, Academia

RESPUESTA DESPUÉS DE LOS ACCIDENTES

Este sector identificó las siguientes acciones a realizar en el Plan:

Estrategias de Mejora				
Área	Acción (numerar)	Impacto (calificar en Medio, Alto y Muy alto)	Prioridad (calificar Muy alta, Alta, Media)	Actores (indicar cual es la líder en primer lugar)
Legislación	Divulgar la ley 120 de 19 de diciembre de 2019	Alto	Alto	Ministerio de Seguridad Min Salud
	Promulgar Decreto Ejecutivo de regulación de uso de vehículos de emergencias en Panamá	Alto	Alto	Min Salud, SUME 911, Bomberos, Caja de Seguro Social, Cruz Roja Panameña
Fiscalización	Fiscalización de la idoneidad del personal que participa del servicio de emergencias. Incluido en el Decreto Ejecutivo de Regulación de vehículos de emergencia	Medio	Alto	Ministerio de Salud
Educación	Fortalecer la socialización del sistema único de emergencias 911 y la liberación de paso de un vehículo en emergencia. Se incluye la formación requerida para el personal de emergencia.	Alto	Alto	Min de Salud, SUME 911
	Ingresar a las escuelas la divulgación de la ley del buen samaritano.	Alto	Medio	ATTT, MEDUCA Policía Nacional
Tecnología	Incorporar señalización de carriles de emergencias.	Medio	Medio	MOP
	Fortalecer el sistema de comunicación de ambulancias con el sistema de semáforos para libre paso en emergencias.	Medio	Medio	Min Salud, ATTT
	Envío de ubicación por medio de la tecnología de las cámaras existentes y por celular.	Alto	Medio	SUME 911, Min de seguridad
	Promover el uso de las ambulancias de los seguros privados	Medio	Medio	Min Salud, APADEA
	Reducción de tiempo de respuesta de atención a accidentes	Alto	Alto	Ministerio de Salud

TRANSPORTE MULTIMODAL Y PLANIFICACIÓN DEL USO DE LA TIERRA

El Sector transporte considera que es necesario llevar adelante las siguientes acciones:

Estrategias de Mejora				
Área	Acción (numerar)	Impacto (calificar en Medio, Alto y Muy alto)	Prioridad (calificar Muy alta, Alta, Media)	Actores (indicar cual es la líder en primer lugar)
Legislación	Promover la norma ISO 39001.	Medio	Medio	MICI, ATTT, Empresas de transporte de Carga, y/o de Pasajeros
Fiscalización	Implementar sistemas de control y planes de gestión de transporte de carga y pasajeros, que garanticen su operación segura y el bienestar de los operadores y la seguridad de los usuarios	Alto	Alto	ATTT, MICI, MITRADEL, MINSA, Compañías de transporte, prestatarias, concesionarias de servicios de transporte
	Implementar controles de velocidad vehicular (dispositivos o regulación en los vehículos y en las calles)	Alto	Alto	ATTT
Educación	Implementar los programas de actualización continua para conductores profesionales.	Alto	Medio	ATTT, SERTRACEN, Escuelas de Manejo, UDELAS, OTRAS UNIVERSIDADES, MEDUCA,
	Programas de prevención en nutrición y buenas prácticas saludables para conductores profesionales. Ministerio de salud.	Medio	Medio	CONTSEVI
Tecnología	Trabajar las condiciones de seguridad vial en las operadoras, tomando en cuenta, sistemas de seguimiento satelital, ordenamiento del sistema de alimentadores, planes de gestión y descanso de conductores. Reforzamiento del control sobre transporte público y de carga, en cuanto a seguridad activa y pasiva.	Alto	Medio	MICI, ATTT, MITRADEL, MINSA, Compañías de transporte, prestatarias, concesionarias de servicios de transporte
	Obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad en Buses Colegiales y del Sistema de Retención Infantil (SRI)	Alto	Medio	ATTT, Policía de Tránsito, MEDUCA
	Garantizar la multimodalidad en las vialidades urbanas y rurales, y garantizar la efectiva intermodalidad del Transporte (acondicionamiento de espacios y equipamientos para la transición)	Medio	Medio	ATTT, MOP, MIVIOT, MIBUS, METRO, MUNICIPIOS, OTROS

Indicadores y metas para el Decenio

Para cada una de las acciones identificadas se han determinado los indicadores que serán de utilidad para evaluar el avance de la ejecución del Plan, como así también las metas que se esperan alcanzar a lo largo de su desarrollo.

Todas ellas han sido puestas a consideración de las autoridades y actores participantes en el proceso participativo de construcción de este Plan de Movilidad para Panamá. En adelante se presenta una síntesis de los indicadores y metas que podrán ser gran ayuda para la implementación del Plan.

INSTITUCIONALIDAD

Estrategias de Mejora							
Área	Acción (numerar)	Indicadores	Metas	2023	2024	2025	2030
Legislación	Promover el desarrollo de un Texto Único consolidado de movilidad segura y sostenible para Panamá.	Texto único	Lograr un texto único en al menos dos sectores vinculados a la movilidad		X		
	Contar con una Institución de seguridad vial líder fortalecida	Número de instituciones participando activamente	Lograr que participen todos los actores públicos vinculados a la movilidad.	X	X	X	X
	Fortalecer el CONTSEVI, incorporando a INEC -Contraloría General de la república, ANTAL, Asamblea, Asociación de Municipios de Panamá, ONGs, Academia, entre otras.	Número de instituciones participando activamente	Lograr al menos 15 instituciones activas	X	X	X	X
Educación	Fortalecer las capacidades profesionales mediante especializaciones en seguridad vial	Número de profesionales capacitados	Desarrollar al menos 5 programas de formación profesional.	1		2	5
Tecnología	Fortalecer el sistema estadístico de registro de siniestros de tránsito y estandarizar el parte policivo. Georreferenciado de hechos viales.	Parte implementado	% de siniestros registrados con el sistema	80%	95%	95%	100%
	Desarrollar el Observatorio de Seguridad Vial, con apoyo de la cooperación internacional	Observatorio implementado	Observatorio implementado	75%	100%		

INFRAESTRUCTURA VIAL SEGURA

Estrategias de Mejora							
Área	Acción (numerar)	Indicadores	Metas	2023	2024	2025	2030
Legislación	Actualizar las normativas de señalización vial	Número de normativas actualizadas	actualizar al menos 3 normativas	X			
	Actualizar las normativas de diseño y señalización vial de obras en construcción	Número de normativas actualizadas	actualizar al menos 2 normativas	X			
	Actualizar la jerarquización de Vías principales de carreteras y áreas urbanas	Porcentaje de la red jerarquizada	Jerarquizar el 100% de la Red Principal Panameña	X			
Educación	Formar profesionales de la ingeniería/ urbanismo en seguridad vial	Número de profesionales actualizados	Formar 80 especialistas	10	20	40	
Tecnología	Implementar en la Red Principal las ASV e ISV	Cantidad de kilómetros auditados, cantidad de proyectos auditados	Auditar el 100% de la red		20	40	80
	Llevar adelante programas de entornos escolares seguros con participación de la comunidad educativa	Cantidad de Escuelas intervenidas	20% de total	5	10	15	20
	Realizar un inventario de Puntos Negros	Porcentaje de la red principal estudiada	100%	15	30	60	100
	Garantizar una infraestructura vial que tenga en cuenta las necesidades de todos los usuarios de las vías de tránsito y un diseño que facilite comportamientos seguros	Porcentaje de la red intervenida	20%	5	10	15	20
Mantenimiento	Generar un Plan de mantenimiento y mejora vial por estándares que contemple los aspectos de seguridad vial en la Red Principal	Contar con el Plan de Mantenimiento	75%	5	15	30	75

VEHÍCULOS SEGUROS

Estrategias de Mejora							
Área	Acción (numerar)	Indicadores	Metas	2023	2024	2025	2030
Legislación	Trabajar en la normativa de ingreso de vehículos usados, incorporando el historial de vida.	Normativa aprobada e implementada	Implementación plena para el 2024		100		
	Incorporar normas internacionales de calidad y seguridad vial para vehículos	Número de normas incorporadas	Incorporar el 50% de las normas recomendadas por la ONU	2	4	5	8
	Normas de homologación de vehículos	Normativa aprobada e implementada		100%			
	Trabajar en una regulación de arrendadoras para mejorar los vehículos	Normativa aprobada e implementada	Lograr un acuerdo con estándares mínimos para los vehículos y servicios		100%		
	Promover el etiquetado vehicular bajo normas internacionalmente aceptadas (LatinNcap como ejemplo)	Aprobación e implementación de la normativa	Lograr el etiquetado vehicular para 2025			100%	
	Promover norma para control de emisiones.	Aprobación e implementación de la normativa	Normativa aprobada e implementada				100%
	Inclusión del detalle en la ficha del vehículo sobre el tipo de anclaje que tiene el vehículo para el Sistema de retención infantil.	Aprobación e implementación de la normativa	Normativa aprobada e implementada		100%		
	Revisión de Impuestos a vehículos seguros.	Aprobación e implementación de la normativa	Normativa aprobada e implementada		100%		
Fiscalización	Seguimiento a la Norma ISO que se levantó entre el Ministerio de comercio y la ATTT para evitar la duplicación de chasis.	Cumplimiento de la normativa	100%		100%		
	Fortalecer el revisado vehicular con apoyo de la ATTT.	Sistema fortalecido	100% de Centros certificados			100%	
	Aplicación nacional del S.O.A.T. de manera estricta y rigurosa.	Porcentaje de vehículos con SOAT	90%	30	50	75	90
Tecnología	Seguridad en Motos, triciclos, cuadriciclos, bicicletas	Número de requisitos de seguridad incorporados	Al menos 3	1	2	3	
	Vehículos de tecnologías limpias (eléctricos)	Cantidad de beneficios incorporados	Al menos 2			2	

USO SEGURO DE LAS VÍAS DE TRÁNSITO

Estrategias de Mejora							
Área	Acción (numerar)	Indicadores	Metas	2023	2024	2025	2030
Legislación	Trabajar en la reglamentación e implementación por una normativa de educación vial obligatoria	Normativa implementada	Alcanzar la implementación normativa para 2025	25%	50%	100%	
Fiscalización	Aplicación de tecnología para detectar infracciones	Porcentaje de la red principal con controles automatizados, Cantidad de agentes de control de tránsito.	Dispositivos de control de velocidad, alcohol, agentes de tránsito capacitados y operativos con tecnología	10	20	50	
Educación	Fortalecer las escuelas de conductores	Número de escuelas certificadas	100% de escuelas certificadas	10	20	100	
	Implementar programas de formación de instructores de seguridad	Cantidad de instructores certificados	100%	10	20	80	100
	Implementar los programas de actualización continua para conductores profesionales.	Cantidad de conductores actualizados (sector público y privado)	La totalidad de los conductores profesionales públicos y privados actualizados de manera continua para el 2030.	500	3000	5000	10000
	Promover la movilidad activa y el uso del transporte público masivo	Número de campañas realizadas	10	2	3	4	10
	Realizar campañas de concienciación sobre uso de celular en la conducción y peatones	Número de campañas realizadas	10	2	3	4	10
	Socializar la Ley del buen samaritano	Número de campañas realizadas	5	2	3	4	10
Tecnología	Establecer una zona escolar modelo	Modelo establecido	Modelo establecido	Alcanzado			
	Promover un espacio de investigación sobre movilidad segura y sostenible en el país aplicada a la educación.	Cantidad de investigaciones nacionales realizadas	8	1	2	3	8

RESPUESTA DESPUÉS DE LOS ACCIDENTES

Estrategias de Mejora							
Área	Acción (numerar)	Indicadores	Metas	2023	2024	2025	2030
Legislación	Divulgar la ley 120 de 19 de diciembre de 2019	Numero de campañas realizadas	10	2	3	4	10
	Promulgar Decreto Ejecutivo de regulación de uso de vehículos de emergencias en Panamá	Norma implementada	Implementación plena		Alcanzado		
Fiscalización	Fiscalización de la idoneidad del personal que participa del servicio de emergencias. Incluido en el Decreto Ejecutivo de Regulación de vehículos de emergencia	Programa de control del servicio	Implementación plena		Alcanzado		
Educación	Fortalecer la socialización del sistema único de emergencias 911 y la liberación de paso de un vehículo en emergencia. Se incluye la formación requerida para el personal de emergencia.	Numero de campañas realizadas	10	2	3	4	10
	Ingresar a las escuelas la divulgación de la ley del buen samaritano.	Numero de campañas realizadas	10	2	3	4	10
Tecnología	Incorporar señalización de carriles de emergencias.	Número de intervenciones realizadas	20	1	2	5	20
	Fortalecer el sistema de comunicación de ambulancias con el sistema de semáforos para libre paso en emergencias.	Porcentaje de ambulancias con el sistema incorporado	20%	5	10	15	20
	Envío de ubicación por medio de la tecnología de las cámaras existentes y por celular.	Sistema desarrollado e implementado	Sistema desarrollado e implementado		100		
	Promover el uso de las ambulancias de los seguros privados	Cantidad de servicios atendidos por servicios privados	Alcanzar que un 15% de los incidentes sea atendido por el sector privado		5%	10%	15%
	Reducción de tiempo de respuesta de atención a accidentes	Disminuir el tiempo de llegada	20% menos	5	10	15	20

TRANSPORTE MULTIMODAL Y PLANIFICACIÓN DEL USO DE LA TIERRA

Estrategias de Mejora							
Área	Acción (numerar)	Indicadores	Metas	2023	2024	2025	2030
Legislación	Promover la norma ISO 39001	Cantidad de empresas certificadas anualmente	10 empresas certificadas		1	4	10
Fiscalización	Implementar sistemas de control y planes de gestión de transporte de carga y pasajeros, que garanticen su operación segura y el bienestar de los operadores y la seguridad de los usuarios	Cantidad empresas implementado sistemas de gestión	50% de empresas de transporte con sistema de gestión	1%	3%	10%	50%
	Implementar controles de velocidad vehicular (dispositivos o regulación en los vehículos y en las calles)	Cantidad de vehículos con controles de velocidad, # de dispositivos instalados por localidad o ciudad	100 equipos instalados		50	100	
Educación	Implementar los programas de actualización continua para conductores profesionales.	Número de conductores certificados anualmente	100% de los conductores profesionales capacitados	10	25	50	100
	Programas de prevención en nutrición y buenas prácticas saludables para conductores profesionales. Ministerio de Salud.	Número de programas de prevención implementados	5	1	2	3	5
Tecnología	Trabajar las condiciones de seguridad vial en las operadoras, tomando en cuenta, sistemas de seguimiento satelital, ordenamiento del sistema de alimentadores, planes de gestión y descanso de conductores. Reforzamiento del control sobre transporte público y de carga, en cuanto a seguridad activa y pasiva.	Cantidad empresas implementado sistemas de gestión	50% de empresas de transporte con sistema de seguimiento satelital activo	1%	3%	10%	50%
	Obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad en Buses Colegiales y del Sistema de Retención Infantil (SRI)	Porcentaje de flota de buses con el cinturón de seguridad implementado	70%			25	50
	Garantizar la multimodalidad en las vialidades urbanas y rurales, y garantizar la efectiva intermodalidad del Transporte (acondicionamiento de espacios y equipamientos para la transición)	Cantidad de nuevos puntos o kilómetros de ruta intervenidos para multimodalidad, Cantidad de puntos habilitados para transición intermodal, anualmente	15 puntos intervenidos		3	5	15

PRÓXIMOS PASOS

La República de Panamá reconoce la importancia de la movilidad y la necesidad de emprender las acciones necesarias para alcanzar los Objetivos de Desarrollo de Naciones Unidas y por ello resuelve establecer un nuevo camino donde la prioridad es adoptar un enfoque de Sistema Seguro para el país.

Si bien se han contemplado acciones y metas para todo el Decenio, es fundamental iniciar las acciones de Corto Plazo para lo cual, tomando las recomendaciones del Plan Global para la Seguridad Vial para este Decenio de la OMS se considerará prioritario lo siguiente:

- Socializar el Plan estratégico de Seguridad Vial de Panamá.
- Fortalecer el CONTSEVI mediante la convocatoria permanente de todos sus integrantes, estableciendo la Presidencia permanente en la ATTT y la determinación de una reunión mensual para la planificación y seguimiento del avance del Plan.
- Promover la participación y compromiso de todos los actores con injerencia en la movilidad del país, en especial los gobiernos locales y el sector privado.
- Involucrar a la Asamblea Nacional para que forme parte de compromiso y acciones a llevar adelante en el país en materia de movilidad segura y sostenible.
- Establecer que el CONTSEVI realizará una evaluación anual del avance del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- Gestionar la gestión de recursos para el financiamiento del Plan.
- Promover un Programa de Fortalecimiento de capacidades institucionales y profesionales, tanto del Sector Público como Privado con el aporte de la Academia.
- Promover las acciones necesarias para gestión de la velocidad en las distintas vías del país.
- Implementar gradualmente las tecnologías necesarias.

AGRADECIMIENTOS

Es momento de agradecer a todas aquellas personas que con su valioso aporte contribuyeron a la elaboración del este Plan Estratégico de Seguridad Vial de Panamá.

A todos ellos, y a todos los que acercaron ideas y propuestas para salvar Vidas en la movilidad de Panamá en este Decenio mediante la construcción colectiva de espacios seguros para todos los ciudadanos y ciudadanas del país.

- Declaración de la Segunda Década de Acción de las Naciones Unidas para el periodo 2021-2030.
<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N20/226/34/PDF/N2022634.pdf?OpenElement>
- Informe sobre la situación mundial de la Seguridad Vial. Es hora de pasar a la acción. Organización Mundial de la Salud. Año 2009.
- Plan mundial para el Decenio de acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020. Organización Mundial de la Salud. Año 2011.
- Plan Mundial para el Decenio de Acción para la seguridad Vial 2021-2030. Organización Mundial de la Salud (OMS), octubre de 2021.
<https://www.who.int/es/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>
- Saving Lives beyond 2020: the next step. Recomendaciones del grupo de expertos académicos para la 3ra. Conferencia Ministerial Global de Seguridad Vial, febrero 2020.
- Planes estratégicos de Seguridad Vial. Fundamentos y casos prácticos. Jesús Monclús. Editorial Etrasa. Año 2007.
- La seguridad Vial, una responsabilidad compartida. Miguel Muñoz Medina. Editorial Etrasa. Año 2007.
- Manual de Seguridad Vial de PIARC (Asociación Mundial de la Carretera). 2015.
- Análisis de la Capacidad en Seguridad Vial y Proyectos de Sistema Seguro. Directrices. Tony Bliss • Jeanne Breen. Edición Actualizada. Fondo Mundial para la Seguridad Vial 2013.
- Constitución de la República de la República de Panamá.



BIBLIOGRAFÍA

ESTA PUBLICACIÓN HA SIDO GRACIAS A



PLAN NACIONAL DE MOVILIDAD SEGURA PARA LA REPÚBLICA DE PANAMÁ 2022 - 2030



REPÚBLICA DE PANAMÁ
— GOBIERNO NACIONAL —

