

Regional Conference of Central & South America

8 - 9 - 10 NOVEMBER 2016 | SAN JOSÉ, COSTA RICA





















Juan Diego RODRÍGUEZ

8 - 9 - 10 NOVEMBER 2016 | SAN JOSÉ, COSTA RICA

Welcome to the CITA Conference











Eduard FERNÁNDEZ

8 - 9 - 10 NOVEMBER 2016 | SAN JOSÉ, COSTA RICA

Partnering for Road Safety & Environmental Protection







ALGUNOS DATOS

AMERICA

Andorra Austria Bélgica Bosnia Herzegovina Croacia Dinamarca Estonia Finlandia Francia Alemania Hungría Lituania Irlanda Luxemburgo Italia Macedonia Kosovo Países Bajos Letonia Polonia Portugal Rumanía Rusia Serbia Eslovaquia Eslovenia España Suecia Suiza Turquía

Reino Unido

ASIA

DESDE 1958
UNOS 130 MIEMBROS
MÁS DE 50 PAÍSES

CENTRAS ECTOR PÚBLICO Y PRIVADO

SOUTH AMERICA

Burkina Faso Costa de Marfil Sudáfrica Túnez China
Israel
Japón
Líbano
Malasia
Nueva Zelanda
Qatar
Corea de Sur
Arabia Saudita
Singapur
Emiratos Árabes Unidos

Vietnam

AUSTRALIA

Argentina Chile Costa Rica

USA



MISIÓN Y VISIÓN

CITA da soporte a sus miembros para jugar un papel influyente en el desarrollo e implementación de estrategias para el uso sostenible de las carreteras

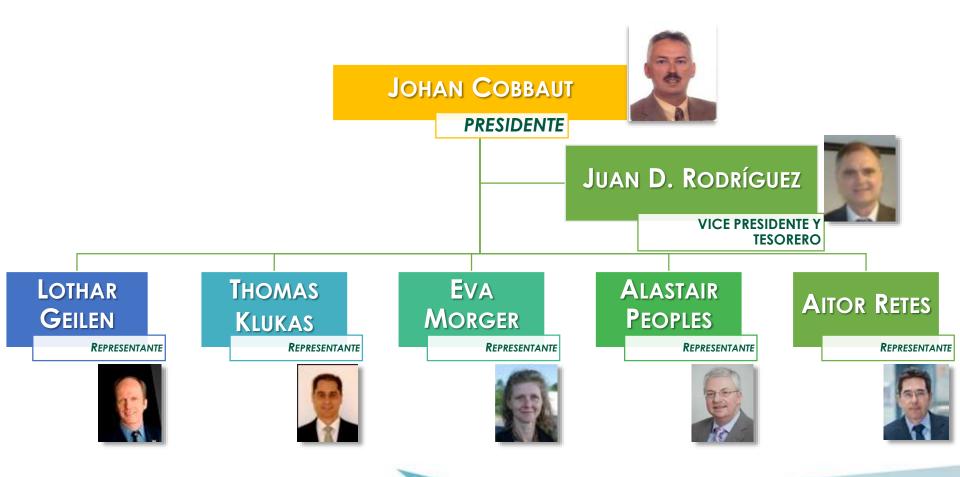
CITA proporciona el foro para crear, evaluar y promocionar las mejores prácticas para asegurar vehículos seguros y adecuados a la normativa a lo largo de todo su ciclo de vida







EL BUREAU PERMANENT





ESTRUCTURA

SECRETARIADO

Director Ejecutivo

Eduard Fernández

Asesor Técnico

Mervyn Edwards

Responsable de Gestión Rūta Tamošiūnaitė

> Responsable de Comunicación

Daniele D'Onofrio

Grupos Asesores Regionales (RAG) África
Ferose Oaten



Asia/Australasia
Tri Nguyen Huu



Europa
Gerd Neumann



Norteamérica
Peter Marrocco



Centro y Sudamérica

Jorge Moreno





GRUPOS DE TRABAJO

TEMAS GENERALES

SISTEMAS DE SEGURIDAD

SISTEMAS DE PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL

RESULTADOS DE INSPECCIÓN ESTANDARIZADOS

CUMPLIMIENTO CONTINUO

SISTEMAS DE INFORMACIÓN

Responsable

- **Frank Leimbach**, DEKRA, Alemania
- Gerhard Müller, TÜV SÜD Auto Service, Alemania
- **Eva Morger**, Bilprovningen, Suecia
- Andrew Cattell, DVSA, Reino Unido
- Stefan Feller, SGS, Suiza
- Armand Bierich, SNCT, Luxemburgo

AREAS DE TRABAJO

- Sistemas electrónicos
- Sistemas mecánicos
- Frenos
- Iluminación
- Emisiones contaminantes
- Emisiones CO₂
- Ruido
- Formación
- Calidad
- Sistemas ITV
- · Inspección en carretera
- Otros sistemas de control de vehículos en uso
- Bases de datos especificaciones técnicas de los vehículos y resultados de la inspección
- Recogida y análisis de datos
- ITS (Intelligent Transport Systems)



GRUPOS DE TRABAJO (CONT.)

TEMAS GENERALES

CONTROL DEL FRAUDE

CREACIÓN DE NUEVOS SISTEMAS DE INSPECCIÓN

INSPECCIÓN DE INGRESO

INSPECCIONES EN CARRETERA

HOMOLOGACIÓN DE VEHÍCULOS

Responsable

- Emre Büyükkalfa, TÜV TÜRK, Turquía
- Ferose Oaten, AVTS, Sudáfrica
- Kenneth López, RITEVE, Costa Rica
- Víctor Salvachúa, Applus, España
- Laslzo Rony, Autoridad Nacional del Transporte, Hungría
- Gerhard Müller, TÜV SÜD Auto Service, Alemania

AREAS DE TRABAJO

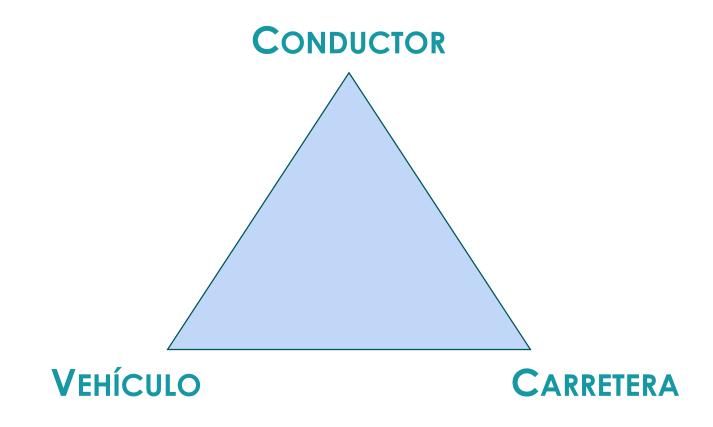
- Creación de una recomendación para el control del fraude
- Creación de una recomendación para poner en marcha sistemas de inspección
- Creación de una recomendación para la inspección de vehículos usados procedentes de terceros países
- Creación de una recomendación para las inspecciones en carretera
- Coordinación de las actividades de inspección de vehículos con las de homologación



COLABORANDO PARA LA SEGURIDAD VIAL Y LA PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL

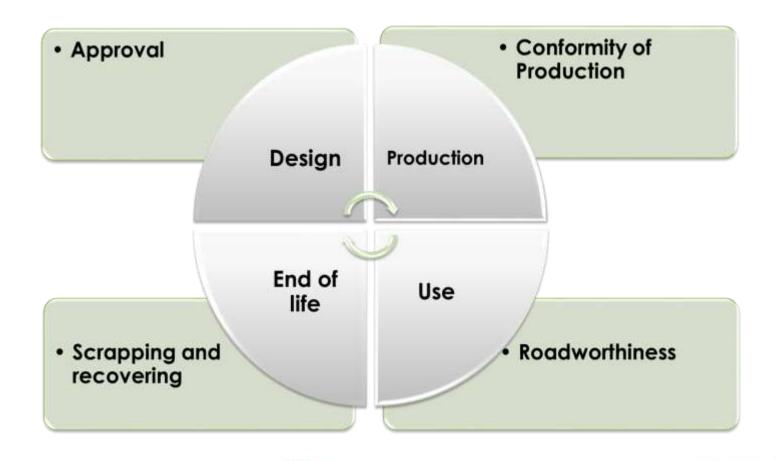


EL TRIÁNGULO DEL TRANSPORTE





EL CICLO LEGAL DEL PRODUCTO "VEHÍCULO"





EL ESTADO DEL PARQUE

Características vehículos nuevos

Características
Vehículos usados vehículos usados de importación

Desgaste

Averías

Modificaciones

Mantenimiento







REFERENCIAS INTERNACIONALES

ACUERDOS UN:

1958 Y 1998: PARA VEHÍCULOS NUEVOS

1997: PARA VEHÍCULOS EN USO



REFERENCIAS INTERNACIONALES

- RECOMENDACIONES CITA:

INSPECCIÓN PERIÓDICA
CALIDAD
EQUIPOS
DISEÑO DE SISTEMAS DE INSPECCIÓN
INSPECCIONES DE INGRESO



iii Muchas Gracias Por Su atención!!!





secretariat@citainsp.org +32 (0) 2 469 06 70

21 - 25 rue de la Technologie | 1082 Brussels, Belgium

























OFICINA REGIONAL PARA LAS Américas



Situación mundial de la Seguridad Vial

CITA, 3ra. Conferencia Regional de Centro y Sur América San José, Costa Rica, 9 de noviembre de 2016

Dr. Enrique Pérez-Flores, MSP Asesor en Prevención y Control de Enfermedades OPS-OMS Costa Rica





Esquema de esta presentación



- 1. La OPS/OMS
- El involucramiento reciente de OMS/OPS con la Seguridad Vial
- 3. Marcos siguientes al informe de 2004
- 4. Situación en la Región de las Américas.
- Lo principales factores de riesgo en el tránsito y la situación de la legislación relacionada, en la Región
- Conclusiones Desafíos y Oportunidades





- La OPS es un organismo internacional de salud pública con más de 100 años de experiencia dedicados a mejorar la salud y las condiciones de vida de los pueblos de las Américas.
- Es el organismo especializado en salud en el Sistema Interamericano.
- Hace parte del Sistema de las Naciones Unidas, y actúa como Oficina Regional para las Américas de la Organización Mundial de la Salud.

ESTADOS MIEMBROS

- Antigua e Barbuda
- Argentina
- Bahamas
- Barbados
- BeliceBelivia
- Bolivia
- Brasil
- CanadáChile
- Colombia
- Costa Rica
- Cuba
- Dominica
- El Salvador
- Ecuador
- Estados Unidos
- Granada
- Guatemala
- Guyana
- Haití
- Honduras
- Jamaica
- México
- Nicaragua
- Panamá
- Paraguay

- Perú
- República Dominicana
- Santa Lucía
- San Vicente y las Granadinas
- San Cristóbal y Nieves
- Surinam
- Trinidad y Tobago
- Uruguay
- Venezuela

ESTADOS

PARTICIPANTES

- Francia
- Países Bajos
- Reino Unido

MIEMBROS ASOCIADOS

- Puerto Rico
- Aruba
- Curação
- Sint Maarten

ESTADOS

OBSERVADORES

- España
- Portugal

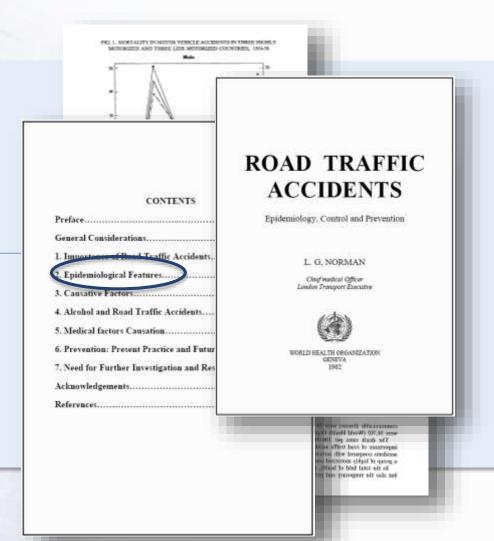




El involucramiento reciente de OMS/OPS con la Seguridad Vial

• 1960's: primeras discusiones* sobre la naturaleza y dinámica del problema en el ámbito de OMS: proposición de un enfoque epidemiológico de los traumatismos causados por el tránsito.

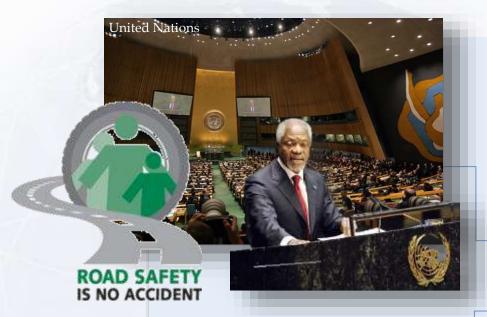
1974: La <u>Res. WHA27.59</u> comprende la seguridad vial como un **problema de salud pública**.













- ...Seguido de una sesión plenaria sin precedentes de la Asamblea General de las Naciones Unidas, centrada en el tema,
- y la Resolución
 A/RES/58/289 que:
 - insta a los países miembros para una acción más decidida en el tema de la mortalidad en el tránsito y,
 - designa la OMS como la coordinadora global de los esfuerzos por la seguridad vial en las Naciones Unidas.







La base de la preocupación de la OPS/OMS:



- Traumatismos en el tránsito:

 1,2 millones de muertes y
 hasta 50 millones de heridos al año en el tránsito, en el mundo;
- Costos socioeconómicos globales (estimados más recientemente (2013) en USD 1.850.000 millones;
- La tercera causa de muerte en los grupos de edad de 30-44 años, la segunda en el grupo de 5-14 y la primera en el grupo de 15-29



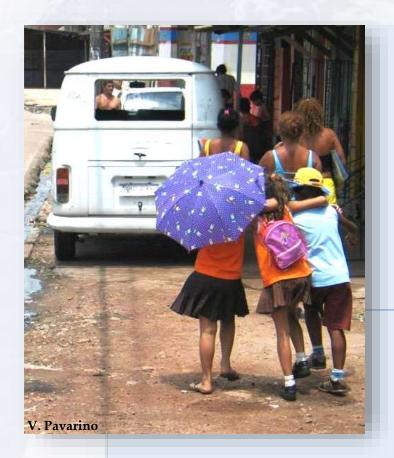




 Fuerte relación con el aumento, desde los años 1980, con de las tasas de motorización en los países en desarrollo, con más desigualdades, limitaciones infraestructurales e institucionales.







Países en desarrollo, la situación preocupante

LOS PRINCIPALES AFECTADOS:

- Más del 90% de las muertes se producen en países de ingresos medios y bajos, que tiene menos que la mitad de la flota mundial.
- Los usuarios de la vía pública vulnerables (como los peatones, ciclistas y motociclistas).
- Los países pobres, menos capaces de soportar los costes de la morbilidad y la mortalidad en el tránsito.
- Los grupos sociales en desventaja: las poblaciones con menos acceso a la atención de emergencia y post-traumática.







Impacto en el sector salud en los países en desarrollo

- Muertes en el tránsito "punta del iceberg": por cada 1 fallecimiento se estima 15 traumatismos que requieren tratamiento hospitalario y 70 lesiones menores.
- Esto implica sobrecarga de salas de urgencias, quirófanos y unidades de cuidados intensivos, aumento de la carga en los servicios de radiografía fisioterapia y de rehabilitación.
- Tránsito: En países de ingresos bajos y medios son entre 30% y 86% de los ingresos hospitalarios por traumatismo.







El Informe y el cambio paradigmático en la seguridad vial

El **Informe de 2004** describió una manera en las formas de comprender la prevención y control de los traumatismos causados por el tránsito:

- Los traumatismos en tránsito prevenibles y predecibles; que cabe someter a un análisis racional;
- La seguridad vial es un problema de salud pública y multisectorial;
- Los sistemas de tránsito deberían ayudar a los usuarios a afrontar situaciones cada vez más difíciles (sistemas que acomodan el error humano);







- La vulnerabilidad del cuerpo humano debe ser el parámetro determinante del diseño de los sistemas de tránsito, en los que el control de la velocidad es crucial.
- Los traumatismos en el tránsito plantean una cuestión de equidad social: los más pobres sufren el problema de forma desproporcionada;
- La transferencia de tecnología de los países de ingresos altos a los de ingresos bajos debe adecuarse a las condiciones locales y aplicarse a la resolución de las necesidades locales identificadas por investigaciones;
- 7. La aplicación de soluciones locales deben tener en cuenta y basarse en los conocimientos locales.

Marcos siguientes al Informe de 2004



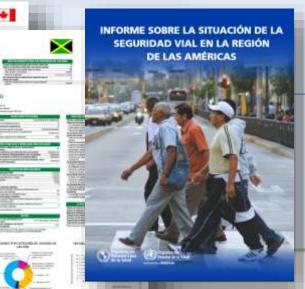
Informes sobre el progreso de la situación global

- Después de 2004 era necesario evaluaciones sistemáticas para medir los progresos y permitir comparaciones entre los países.
- En 2007, la OPS/OMS
 empezó elaboración del
 primer Informe de la
 situación mundial sobre la
 seguridad vial en el
 mundo, publicado en
 2009.









- El primer informe de OPS sirvió como una línea de base para monitorear el progreso e impacto de las acciones propuestas en el Informe Mundial 2004, y su aplicación en la Región.
- Al Informe de 2009
 siguieron otros en el 2013 y el 2015.







 Al marco de 2004, siguieron resoluciones de la ONU, OPS y OMS; cooperaciones técnicas, planes de acción; iniciativas conjuntas de las agencias gubernamentales y las organizaciones internacionales, ONGs, el sector privado y los sectores de la sociedad civil.







ORCHA REGIONE MALAS Américas

2009: la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, en Rusia



El primero encuentro global de alto nivel e sobre el tema, bajo los auspicios de la ONU.

La Declaración de Moscú:

- Compromiso de los países en adoptar las medidas recomendadas por los informes de OPS/OMS;
- Invita la Asamblea General de las ONU a que declare la década 2011-2020 el Decenio de Acción para la Seguridad Vial.



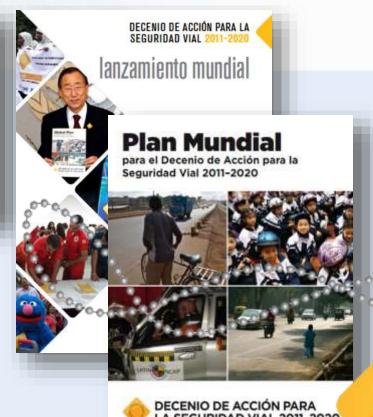


2011: Lanzamiento del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 con un Plan de Acción Mundial





DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2011-2020 LANZAMIENTO MONDIAL









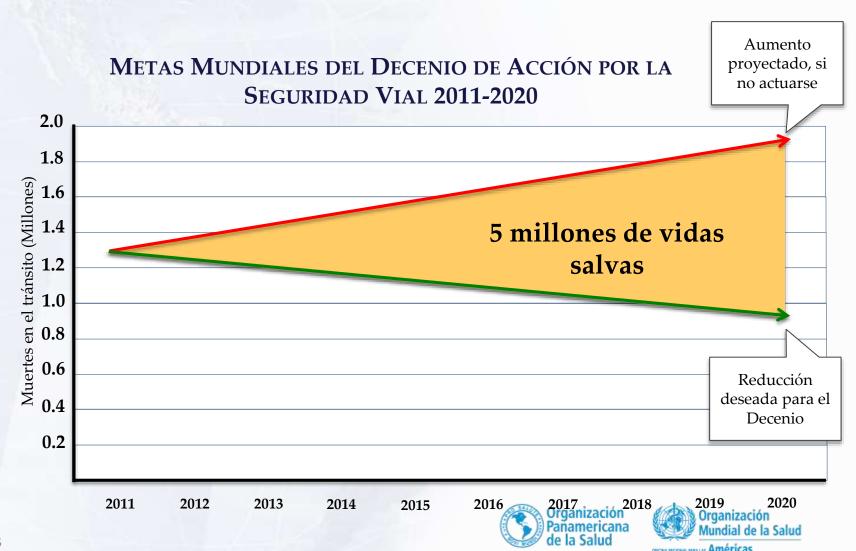
Los cinco pilares básicos del Plan Mundial:



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



Meta del Decenio: reducir a la mitad las muertes en el tránsito



2015: la Segunda Conferencia Ministerial Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial, en Brasil













Relevancia de la Declaración de Brasilia

La representatividad

La Declaración implicó un año de negociaciones, promoviendo la "propiedad" y comprometiendo a los Países con el documento.

Los Países en desarrollo

Participación expresiva de países de ingresos bajos y medianos en la Conferencia y en las negociaciones del documento.









Meta 3.6: Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.

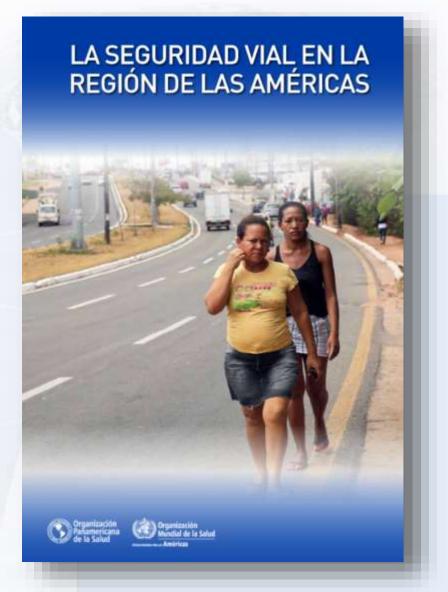
Meta 11.2: Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable,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

- Sincronicidade con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)
- La Agenda 2030, desarrollada simultáneamente con la Conferencia en Brasil influyó fuertemente la Conferencia y la Declaración de Brasilia.
- Los ODS, diferentemente de los ODM, mencionan directa y explícitamente en sus metas la seguridad vial y los transportes sostenibles.





Situación en la Región de las Américas



El presente informe de OPS

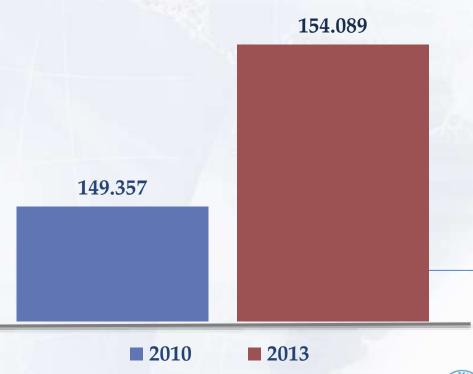
- Tiene en cuenta los datos que abarcan el 96% de la población de la Región.
- Los datos relativos a la legislación y las políticas representan la situación de los países en el 2014 y los datos sobre las muertes y las cifras de vehículos corresponden al 2013, el último año para el que se dispone de datos.





La seguridad vial en la Región de las Américas en la actualidad

Muertes por lesiones causadas por el tránsito en la Región de las Américas 2010-2013

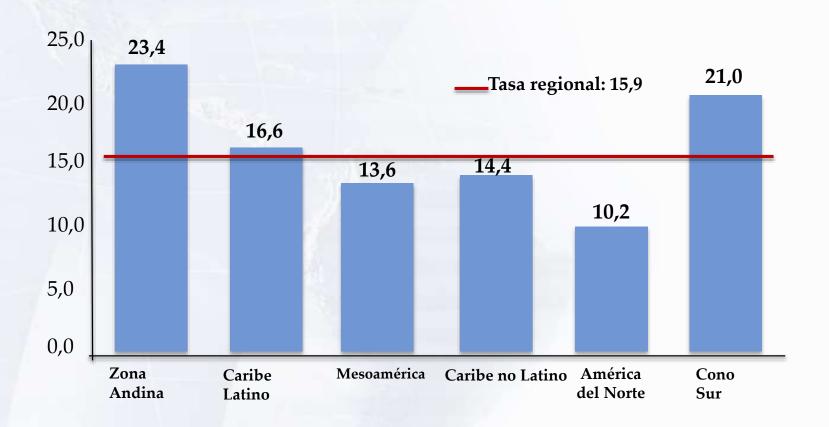


- En el 2013, 154.089
 personas murieron en las vías de tránsito de la Región de las Américas, lo que representa cerca de un 12% de las defunciones causadas por el tránsito a escala mundial.
- Esta cifra representa un aumento del 3% de las muertes debidas al tránsito en la Región.





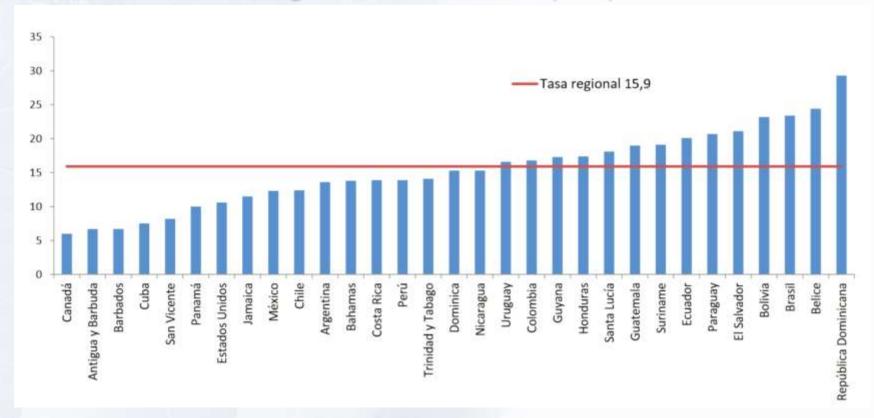
La tasa calculada de mortalidad causada por el tránsito (100.000 hab.) Región de Américas, 2013.







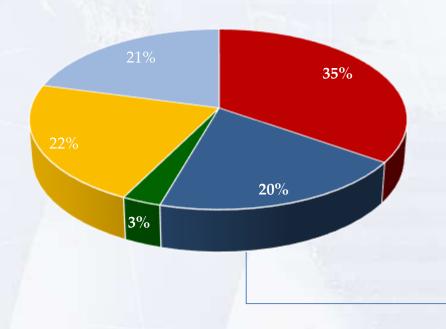
Tasa calculada de mortalidad causada por el tránsito (100.000 hab.), Región de Américas, por país, 2013.







Porcentaje de muertes causadas por el tránsito en la Región de las Américas, por tipo de usuario de las vías de tránsito, 2013.



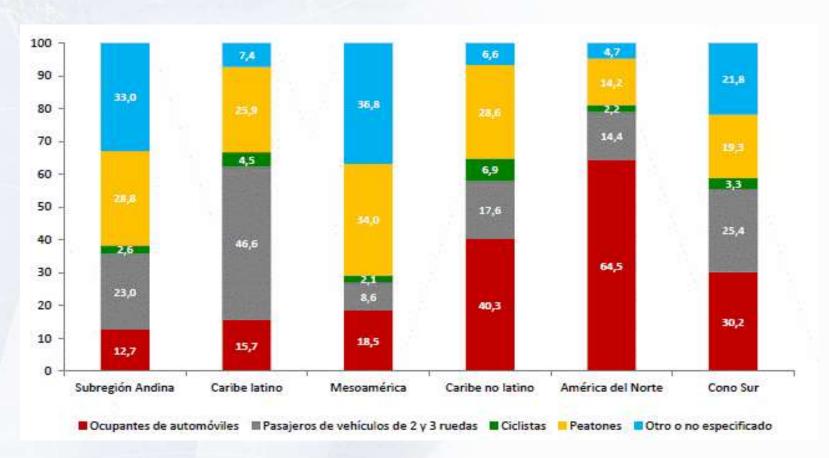
- Ocupantes de altomóviles
- Passajeros de vehículos motorizados de 2 y 3 ruedas

- Del total de defunciones ocasionadas por el tránsito en la Región, un 45% correspondió a los usuarios vulnerables de las vías de tránsito: peatones, ciclistas y motociclistas.
- La Región registró un aumento de 5% de las defunciones de motociclistas entre el 2010 (15%) y el 2013 (20%); esta tendencia subraya la necesidad de proteger aún más a estos usuarios.



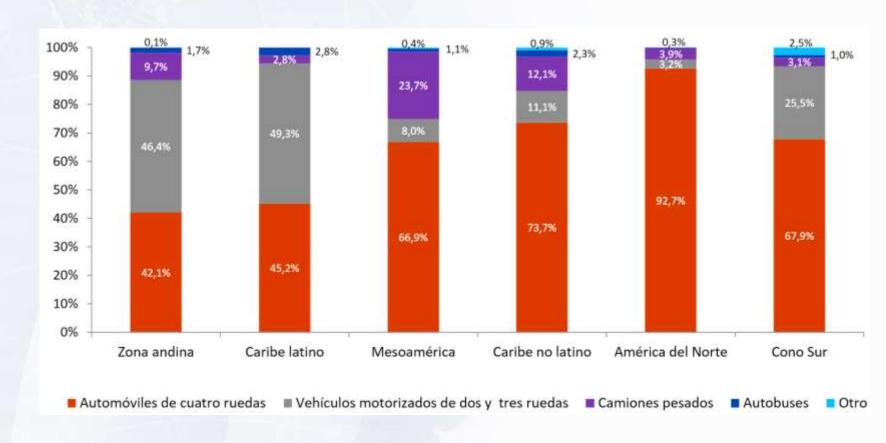


Porcentaje de muertes causadas por el tránsito en las Américas, tipo de usuario y subregión, 2013.



 Marcadas diferencias en la proporción de los vulnerables entre subregiones (excepto América del Norte). Destacamos la proporción muertes de motociclistas en el Caribe Latino.

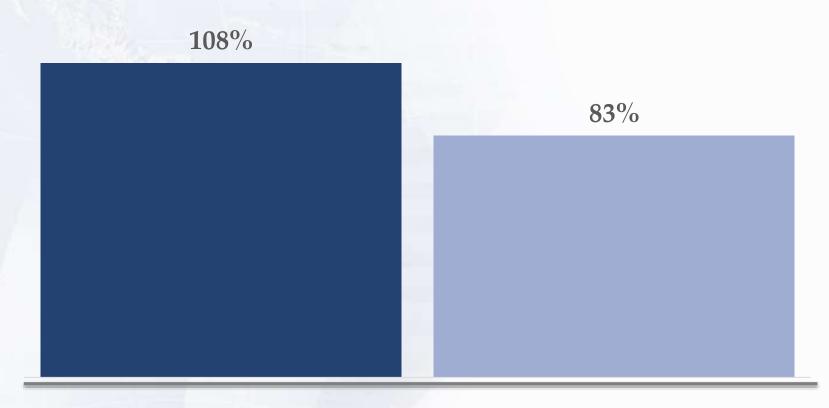
Porcentaje de vehículos registrados en la Región de las Américas, por tipo de vehículo y subregión, 2013.







Aumento proporcional las flota de motocicletas y de automóviles en La Región de las Américas ente 2007-2013



Motocicletas

Automóviles





Lo principales factores de riesgo en el tránsito y situación de la legislación relacionada en la Región

Criterios utilizados para definir la legislación que aborda los factores de riesgo y la protección conforme a las mejores prácticas

Conducción bajo los efectos del alcohol
Velocidad

 Ley nacional sobre conducción bajo los efectos del alcohol basada en una concentración de alcohol (CAS) en la sangre mayor o igual que 0,05 g/dl para la población general y de 0,02 g/dl para los conductores jóvenes y novatos.

 Límite nacional máxima de 50 km/h en las zonas urbanas, pero las autoridades locales pueden reducir los límites de velocidad.

Casco para motociclistas

 Ley nacional sobre el uso obligatorio del casco aplicada a todos los conductores y pasajeros, en todas las vías de tránsito y todos los tipos de motor; también exige que el casco esté abrochado y cumpla con las normas nacionales e internacionales.

Cinturón de seguridad

 Ley nacional sobre el uso del cinturón de seguridad aplicada a todos los ocupantes del automóvil (asientos delanteros y traseros)

Dispositivo de retención para niños

Ley nacional sobre el uso de dispositivos de retención para niños aplicada en función de la edad, la talla o el peso; y referencia a la ley que prohíbe que los niños menores de determinada edad viajen en los asientos delanteros.

Límite de velocidad en vias urbanas ≤50 km/h y puede modificarse Límite de velocidad en vías urbanas ≤50 km/h pero no puede modificarse No existe legislación o límite de velocidad en vías urbanas ≥50 km/h Datos no disponibles No procede

Leyes sobre la velocidad en zonas urbanas en la las Américas, 2013.

- 17 países han fijado límites inferiores a 50 km/h en las zonas urbanas.
- 13 países en la Región permiten a las autoridades locales reducir los límites nacionales de velocidad).
- 5 países satisfacen los criterios de mejores prácticas (velocidad en las zonas urbanas de 50 km/h y la posibilidad de que las autoridades locales puedan reducirlo)
- ...pero solo 1 país calificó su cumplimiento de estas leyes como "bueno" (8 o más en escala 0-10).





CAS ≤0,05 g/dl y ≤0,02 g/dl en el caso de conductores jóvenes o nóveles CAS entre 0,05 g/di y 0,08 g/di, o 0,02 g/di en el caso de conductores jóvenes o nóveles No existen leyes sobre conducción bajo los efectos del alcohol o las que existen no tienen en cuenta con el CAS/CAS mayor o igual que 0,08 g/di Dates no dispenibles No procede

Leyes sobre conducción bajo los efectos del alcohol en las Américas, 2013.

- Solo 6 países de la Región satisfacen los criterios de mejores prácticas de la OMS (CAS de ≤ 0,05 g/dl para la población general y ≤ 0,02 g/dl para los conductores jóvenes o inexpertos).
- Solo 4 de los países valoraron su aplicación de la ley sobre conducción bajo los efectos del alcohol como "buena" (8 o mejor en una escala del 0 al 10).





Ley integral sobre el uso del casco y normas para homologar los cascos Ley integral sobre el uso del casco, pero ausencia de normas o normas desconocidas para homologar los cascos Ausencia de ley integral o ausencia de ley sobre el uso del casco Datos no disponibles No procede

Leyes sobre el uso del casco para motociclistas en las Américas, 2013.

- Solo 10 países disponen de una ley nacional que aplique a conductores y pasajeros, tipos de caminos y de motores, y que exija que el casco esté abrochado correctamente.
- 16 países exigen que los cascos cumplan con las normas nacionales o internacionales
-pero solo 7 satisfacen ambos criterios, y solo 11 valoraron su cumplimiento como "bueno".





Ley aplicable a todos los pasajeros Ley aplicable a los pasajeros de los asientos delanteros ey inexistente o aplicable solo al conductor Datos no disponibles No procede

Leyes sobre el uso del cinturón de seguridad en las Américas, 2013.

- 29 países tienen algún tipo de ley sobre el uso del cinturón
- ...pero solo 19 países tienen leyes que se aplican a los pasajeros tanto de los asientos delanteros como de los traseros y están en vigor en todo momento.
- En cuanto al cumplimiento de la ley, solo 10 países lo valoraron como "bueno".





Ley aplicable a todos los pasajeros Ley aplicable a los pasajeros de los asientos delanteros ey inexistente o aplicable solo al conductor Datos no disponibles No procede

Leyes sobre dispositivos de retención para niños en las Américas, 2013.

- Solo 13 países tienen leyes vigentes sobre el uso de dispositivos de retención para niños que cumplen con las mejores prácticas (aplicada en función de la edad, la talla o el peso; y referencia a la ley que prohíbe que los niños menores de determinada edad viajen en los asientos delanteros).
- ...pero estas leyes son deficientes en toda la Región, ya que solo 2 países lo valoraron como "bueno".

Conclusiones Desafíos y Oportunidades



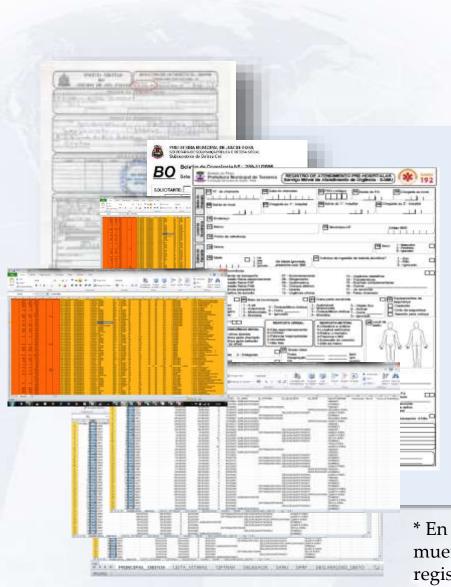




- La legislación es fundamental para las iniciativas destinadas a mejorar el comportamiento de los usuarios,
- ...pero las leyes son eficaces solo cuando se acompañan del cumplimiento eficaz;
- ...y de acuerdo con los informes presentados por los países, es necesario mejorar el cumplimiento de estas leyes.







 Los Estados Miembros deben mejorar la calidad de los datos* y los sistemas de vigilancia para identificar las áreas prioritarias, establecer metas y supervisar y evaluar la ejecución de las estrategias.

* En la Región un 21% de todas las muertes causadas por el tránsito se registran en la categoría de "otro o no especificado".







 Los países deben esforzarse más para que sus infraestructuras viales sean seguras para todos los usuarios.







- Los países deben habilitar espacios para los peatones y ciclistas que permitan los traslados a pie y en bicicleta, lo que mejorará su coexistencia con otros usuarios de las vías.
- La movilidad segura y sostenible también promueve la actividad física, lo que a su vez mejora el bienestar general y ayuda a reducir la obesidad y las enfermedades no transmisibles.



- La atención de emergencia luego de una colisión es decisiva para mitigar sus consecuencias.
- Ciertas medidas, como poner a disposición un número centralizado de acceso para situaciones de emergencia, pueden mejorar la atención médica recibida tras una colisión y ayudar a reducir el número de muertes y traumatismos causados por el tránsito.







- o Las muertes entre los **motociclistas** fueran las que más crecieron entre las defunciones en el tránsito.
- Cuando se examina por subregiones, casi la mitad (47%) de las muertes relacionadas con el tránsito en el Caribe de habla española (Cuba y República Dominicana) involucran motociclistas.









- El aumento de los siniestros de motociclistas asocia con la ampliación de la flota de motos, que casi se duplicó en la Región, entre 2007 y 2013.
- También refleja un creciente número de peatones y usuarios del transporte público que pasaran a utilizar motocicletas.
- Tener un sistema de transporte público seguro, asequible y sostenible y una buena infraestructura, con aceras, semáforos es fundamental para proteger la salud y también para aumentar la actividad física de las personas.







































Oportunidad del momento

Los Objetivos de
 Desarrollo
 Sostenible y la
 Declaración de
 Brasilia, acogida
 por la ONU y la
 OMS, consolidaran
 la inseparabilidad
 entre las políticas
 de salud, tránsito y
 transporte.







Washington, D.C., EUA, del 26 al 30 de septiembre del 2011

orden del dia

CD51/7, Rev. 1 (Esp.) 30 de septiembre del 2011 ORIGENAL: ESPAÑOL

PLAN DE ACCIÓN DE SEGURIDAD VIAL

Introducción

1. En las Américas, los traumatismos ocasionados por el trámato son la primera causa de mortalidad entre las personas de 5 a 14 alos y la seginala en el grupo de 15 a 44 años. La "seguridad vid" es el instrumento adecuado y eficaz para prevenir estr tipo de lesiones y los aministerios de salud, en coordinación con otros sectores, tienen la responsibilidad de orientar las políticas para lograr las metas de prevención y control de los daños a la salud. El propision de este documento es el de establecer directrices que puedos guiar las acciones del sector de la salud en los países de la Región de las Américas.

Antecedentes

- Este plan de acción tiene en consideración lo establecido en documentos oficiales y de importancia para el tema como lo son:
- la resolución WHA57.10 sobre Segundad vial y salad, aprobada por la Asambiea Musdial de la Salud en el 2004.
- la resolución A/RES/58/289 (2004), de la Asamblea General de las Naciones Unidas, sobre mejoramiento de la seguridad vial en el mindo;
- la resolución. CD48.R11 (2008) del Consejo Directivo de la Organización. Parametricana de la Salud (OPS), Primención de la violentera y los transmittanos y promoción de la appartidad: na llamando a la acción na la Región;
- la resolución A/RES/64/255, aproboda en marzo del 2010, en la cual la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el período 2010-2020 como "Decesso de Acción para la Semindad Vial.
- la resolución CD50 R16 (2010) del Comejo Directivo de la Organización Paramericana de la Salnd, Solval, Seguridad Humano y Biomestar.

El Plan de Acción Regional de OPS

- En el 2011, el 51.º
 Consejo Directivo de la
 OPS aprobó el Plan de
 acción de seguridad
 vial para la Región.
- El plan, ajusta el
 Decenio de Acción
 para la Seguridad Vial,
 establece directrices
 para los Estados
 Miembros para
 prevenir y controlar el
 número de muertes
 causadas por el
 tránsito en la Región.





MUCHAS GRACIAS

perezenr@paho.org

www.paho.org/









Walter NISSLER

8 - 9 - 10 NOVEMBER 2016 | SAN JOSÉ, COSTA RICA

United Nations









3rd CITA Regional Conference of Central & South America, San José 2016

WORLD FORUM FOR HARMONIZATION OF VEHICLE REGULATIONS WP.29

Improving road safety with safer vehicles
Homolgation – Certification – Periodic Technical Inspection

Walter Nissler

UNECE, Sustainable Transport Division





Content

- I.) Introduction
- II.) UNECE and safer vehicles
- III.) Latest developments at UN level
- IV.) Summary





Content

- I.) Introduction
- II.) UNECE and safer vehicles
- III.) Latest developments at UN level
- IV.) Summary





UNECE Sustainable Transport Division Centre of UN Transport Conventions









Safer vehicles for Road Safety

2030 Agenda:



3.6. By 2020, halve the number of global deaths and injuries from road traffic accidents.



11.2. By 2030, provide access to safe, affordable, accessible and sustainable transport systems for all, improving road safety, notably by expanding public transport, with special attention to the needs of those in vulnerable situations, women, children, persons with disabilities and older persons.







UN Secretary General's Special Envoy on Road Safety

- United Nations Secretary-General Ban Ki-moon announced on 29 April 2015 the appointment of Jean Todt as his Special Envoy for Road Safety.
- to help mobilize sustained political commitment at the global level towards making road safety a priority worldwide
- UNECE, which is the custodian of the UN road safety legal instruments, will act as the secretariat for the Special Envoy.







Content

- I.) Introduction
- II.) UNECE and safer vehicles
- III.) Latest developments at UN level
- IV.) Summary





UNECE and vehicle regulations

The World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations, WP.29









The 1958 Agreement

Principal elements of the 1958 Agreement

Eligible Contracting Parties to the 1958 Agreement:

Members of UN

The 1958 Agreement provides:

Legal framework for the adoption of uniform UN Regulations on the vehicle construction

Reciprocal recognition of Type Approval Approved once and accepted everywhere(CPs) Elimination of barriers to trade



Contracting Parties to the 1958 Agreement notify type approval authority and technical services

Any recognized technical service may be notified

Contracting Parties to the 1958 Agreement decide:

On the UN Regulations they don't wish to apply and notify it to the UN Secretary General





All vehicle parts and systems approved according to UN Regulations under the 1958 Agreement bear the unique $\stackrel{\textstyle \leftarrow}{\sf E}$ -marking







The 1998 Agreement

Principal elements of the 1998 Agreement

Eligible Contracting Parties to the 1998 Agreement:

Members of UN

The 1998 Agreement provides:

Legal framework for the adoption of uniform Global Technical Regulations GTRs

No administrative provisions (for self certification and homologation)



Contracting Parties to the 1998 Agreement

Commit themselves to implement a GTR into national legislation, when voting in favour

Need a system/agency for market surveillance and enforcement of production compliance

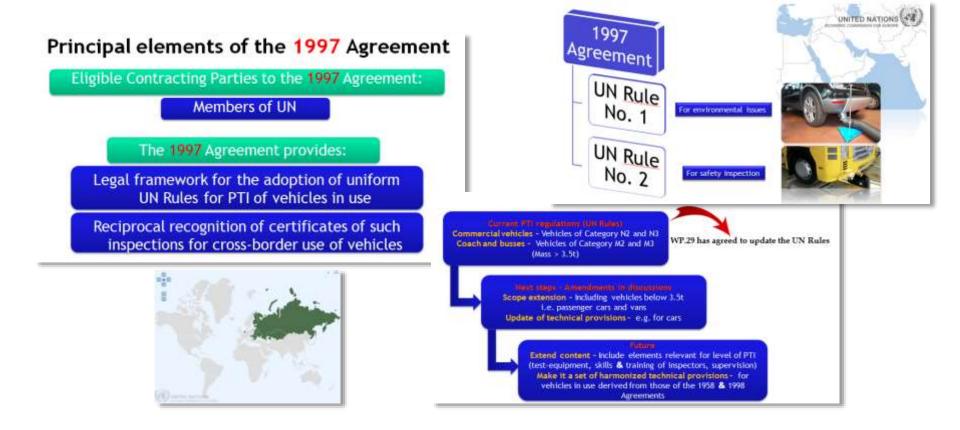
The 1998 Agreement requests

Regular reporting by Contracting Parties on the implementation of GTRs in their national law





The 1997 Agreement







Content

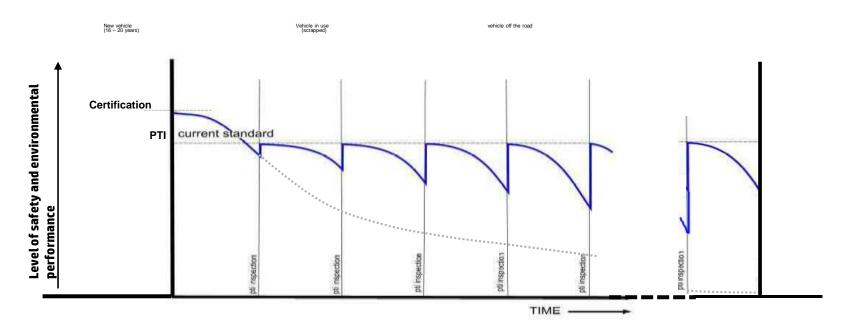
- I.) Introduction
- II.) UNECE and safer vehicles
- III.) Latest developments at UN level
- IV.) Summary





Vehicle Lifecycle

Vehicle certification Periodic Technical Inspection







Latest developments at WP.29

- New Informal Working Group on PTI
 - Established at 165th session March 2015
 - Co-chairs: The Netherlands and Russian federation
 - Secretariat: CITA
 - Main tasks:
 - Update Rules 1 and 2
 - Establish requirements (UN Resolution) on
 - Test equipment
 - Skills, training and certification of inspectors
 - Supervision of test centres



Elements of amendments to Rules 1 & 2 Periodicity of technical inspections

Vehicle Categories	Inspection Intervals
Passenger-carrying motor	Four years after the first entry
vehicles: M ₁ , except taxis and	into service of the first
ambulances	registration and every second
Goods vehicles: N ₁	years thereafter
Passenger-carrying motor	One year after the first entry into
vehicles: M ₁ used as taxi or	service of the first registration and
ambulances, M ₂ and M ₃	annually thereafter
Goods vehicles: N ₂ and N ₃	
Trailers: O_3 and O_4	





Three groups of reasons for rejection and assessment of defects

- "Minor defects" (MiD) no significant effect on the safety of the vehicle or other minor non-compliances.
- "Major defects" (MaD) defects that may prejudice the safety of the vehicle and/or put other road users at risk and other more significant non-compliances.
- "Dangerous defects" (DD) defects that constitute a direct and immediate risk to road safety such that the vehicle should not be used on the road under any circumstances.

A vehicle having defects falling into more than one defect group should be classified according to the most serious defect. A vehicle showing several defects of the same group can be classified in the subsequent more serious group if their combined effect makes the vehicle more dangerous.



Contents and methods of testing; assessment of deficiencies of vehicles

- The test shall cover at least the items, and use the minimum standards and the recommended methods, listed in the following table.
- For each vehicle system and component subject to testing, the assessment of deficiencies shall be carried out in accordance with the criteria set out in that table, on a case-by-case basis.
 Deficiencies not listed in this annex shall be assessed in terms of the risks that they pose to road safety





Item=	Method≈	Reasons for failure:	Assessment of deficiencies=		lencies=	
œ :	0.1		Minor	Majore	Dangerous=	п
		(d) → Defective fuses (if-required).□	0	Χ¤	o o	D
		(e) → Inappropriate ventilation (ifrequired).□	п	Χ¤	0	0
5. → Axles, wheels, ty	res-and suspension=		- 1			0
5.1. → Axles □						12
Visual inspection with vehicle over- a pit or on a hoist. Wheel play detectors may be used and are recommended for vehicles having a maximum mass exceeding 3,5 9 onnes 2	(a) → Axle fractured or deformed.□	α.	ū	X¤	0	
	(b) → Insecure fixing to vehicle.¶ → Stability impaired, functionality affected: Extensive movement relative to its fixtures.□		X¶	¶ X¤	10	
	(c) → Unsafe modification ⁽³⁾ .¶ → Stability impaired, functionality affected, insufficient clearance to other vehicle parts or to the ground.□	a	Χ¤	¶ X¤	10	
5.1.2.→Stub axles¶	Visual inspection	(a) → Stub axle fractured.□	п	D	Χo	-0
with vehicle over- a pit or on a hoist. Wheel play detectors may be- used and are- recommended for- vehicles having a- maximum-mass- exceeding 3,5°tonnes. Apply- a vertical or-	(b) → Excessive wear in the swivel pin and/or bushes.¶ → Likelihood of loosening; directional stability impaired.□	a	X¶ D	¶ X¤	-	
	(c) → Excessive movement between stubaxle and axle beam. Likelihood of loosening; directional stability impaired.	п	X¶ ¤	¶ X¤	10	
	exceeding: 3,5 tonnes. Apply-	(d) → Stub axle pin ioose in axle.¶ → Likelihood of loosening; directional stability impaired.□		Χ¤	¶ X¤	i



Amendments will be discussed at 170th Session of WP.29

Put forward to vote

If vote is in favour

- entry into force after 6 month





Next steps for the 1997 Agreement

Proposal for amendments to the Agreement

- Extend definitions
- Update of inspection certificate & allow for electronic versions
- New Appendix 3 on conformity of periodical inspection process
 - Testing facilities and equipment
 - Test centers
 - Inspectors
 - Supervision of test centers





Next steps for the 1997 Agreement

Special Resolution on the administrative and technical provisions required for carrying out the technical inspections according to the technical prescriptions specified in Rules 1 and 2.

Detailed requirements for:

- Testing facilities and equipment
- Inspectors
- Supervision of test centers





Content

- I.) Introduction
- II.) UNECE and safer vehicles
- III.) Latest developments at UN level
- IV.) Summary





Summary

- UNECE and its World Forum WP.29 is the world-wide unique body for addressing vehicle related regulatory aspects
- UNECE provides for the worldwide applicable regulatory framework for vehicle safety and emissions
- International regulatory framework on PTI is in process of adaptation to latest technology
 - Amendments to Rules 1 and 2
 - Proposal to introduce conformity of periodical inspection process into 1997 Agreement
 - New Special Resolution with specifications for equipment, training of inspectors and supervising bodies









THANK YOU FOR YOUR ATTENTION

UNECE Sustainable Transport Division

http://www.unece.org/trans

walter.nissler@unece.org

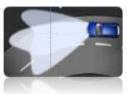




The most important UN Vehicle Regulations to make a change to road safety







Topic	Passenger cars	PTWs	Commercial vehicle		
	UN Regulation	UN Regulation	UN Regulation		
-10.00	Active		4		
Brakes	R13 H (incl. ESC) GTR 8	R 78 (incl. ABS) GTR 3	R 13 (incl. EVSC)		
Steering	R 79		R 79		
Tyres	R 30/ GTR 16	R75	R 54		
Mechanical couplings		1122.2	R 55		
	Passive	safety			
Helmets	4	R22			
Safety belts anchorages	R 14		R 14		
Safety belts	R 16		R 16		
Seats/ head restraints	R 17, R 25/ GTR 7				
Frontal collision	R 94				
Lateral collision/ pole side impact	R 95, R 135/ GTR 14				
Pedestrian safety	R 127/ GTR 9				
Child restraints	R 44				
Electric PTW safety	30000000	R 136			
Cabs strength		10 (Maring 1971) panel	R 29		
	General	safety			
Buses and coaches		20 DA	R 107		
Safety glazing	R 43/ GTR 6		R 43		
Devices for indirect vision			R 46		
Rear undernin protection	7	111	R 58		
	Lighting and lig	ght installation			
Installation of lighting	R 48	R 53, R 74	R 48		

















Karla GONZÁLEZ

8 - 9 - 10 NOVEMBER 2016 | SAN JOSÉ, COSTA RICA

World Bank







EL SISTEMA DE SEGURIDAD VIAL

Karla Gonzalez Carvajal

Practice Manager Transport and ICT South Asia Region





Crisis de Seguridad Vial

- Países de ingresos bajos y medianos (LMIC por sus siglas en Inglés) soportan la mayor carga del costo global con el 91% de las muertes mundiales, pero sólo 50% de los vehículos.
- En países desarrollados, las lesiones de trauma en carretera (RTI por sus siglas en Inglés) suelen representar 1-2,5% del PIB.
- Mientras que los costos anuales de las RTI en países en desarrollo oscilan entre 3%-7% del PIB.
- Los accidents de tráfico en los LMIC tienen costo annual estimado entre US\$ 65 to 100 billones.

Global Fatal and Serious Injury Road Crash Cost in 2010 (USD) Income Group	Number of countries	Fatalities & Serious Injuries (FSI)	Annual cost of FSI crashes (US\$ Billion)	GDP (IMF, 2010) (US\$ Billion)	GDP (percent)	
Low	33	1,280,220	17	402	4.3%	
Lower middle	49	4,944,250	205	4,410	4.6%	
Upper middle	47	5,092,990 779 1	5,092,990	,092,990 779 15,375	5.1%	
High	49	941,810	851	42,206	2.0%	
Total	178	12,259,270	1,851	62,394	3.0%	

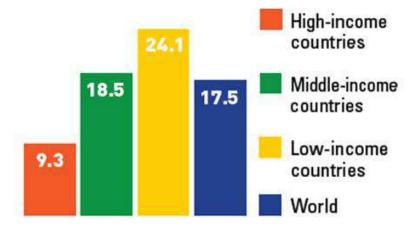
Source: iRAP analysis of road crashes (WHO 2013); (McMahon, Dahdah 2008)



Crisis de Seguridad Vial

- Los países de ingreso bajo han superado a los países de ingreso mediano desde 2010, con un promedio más alto de muertes en carretera.
- En 2013, los LICs tenían una tasa de muertes / 100.000 habitantes mas elevada de 24.1% comparado con 18,3% en los MICs.
- La proporción de muertes en carretera en los países de bajo ingreso también ha aumentado de 12% en 2010 a 16% en 2013.
- El progreso de los países ha sido más lento en los PIC durante el período 2010-2013. Sólamente 4 LICs han reportado menos muertes en carreteras en 2013 comparado con 2010. Mientras que 40 MICs han reducido sus muertes en carretera en 2013 en comparación con 2010.

Los países de bajos ingresos tienen la tasa de muertes por accidentes de tránsito mas elevada.



Road traffic fatalities per 100 000 population



Ejemplo del agravamiento de la situación en South Asia





- RTIs estimados alrededor del 3% del PIB
- Usuarios de carreteras vulnerables



50-60% muertes en carreteras, 80-90% en vías urbanas

Pérdida de jóvenes



55% de las personas muertas en carreteras pertenecen al grupo demográfico 15-35 años de edad.



Metas Globales y Seguridad Vial



La Seguridad Vial está incluida dos veces en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (SDGs) adoptados por las Naciones Unidas en Septiembre de 2015.

El objetivo de la ONU de reducir a la mitad las muertes en las carreteras fue respaldado por la Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial celebrada en Brasilia en Noviembre de 2015 y también por la Asamblea General de las Naciones Unidas en una nueva resolución sobre seguridad vial aprobada el 15 de abril (A/Res/70/260)



SDG Objetivo 3 (Salud) Target3.6

 "Para el 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo."



SDG Objetivo 11 (Ciudades)

Target 11.2

 "Para el año 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos, mejorando la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas vulnerables, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad."



Enfoque del Banco Mundial durante la última década

Global



<u>Ampliación</u> de los mecanismos de financiación, coordinación y defensa de la seguridad vial a escala mundial.

Nacional



Fortalecimiento de la <u>capacidad de los países</u> para respaldar reducciones sostenibles de las muertes y lesiones en las carreteras de los LMIC

Proyectos

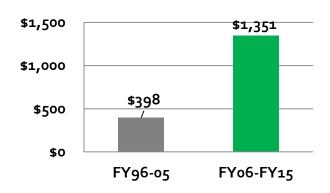


Componentes de seguridad vial <u>incorporados</u> en todos los proyectos de infraestructura vial financiados por el Banco Mundial.



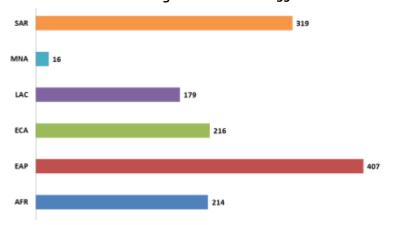
Compromisos de Seguridad Vial

Compromisos de Seguridad Vial (\$US millones)



 Durante los últimos 10 años, el financiamiento del Banco Mundial a Seguridad Vial se increment 240% comparado a la década anterior. Incremento del 326% en compromisos anuales en Seguridad Vial del FYo6 al FY15, o un equivalente de crecimiento anual de 15.6%.

Préstamos Regionales en Seguridad Vial FY06-FY15
Total Préstamos Seguridad Vial US \$1.35 billones





Se require una mayor acción

- MAYORES RECURSOS. La agenda de Seguridad Vial continua sustancialmente con insuficientes recursos a nivel local, nacional y mundial.
- FORTALECIMIENTO DE LA CAPACIDAD DE GESTION DEL SISTEMA. organismos responsables de la seguridad vial, la capacidad es básica, urge un fortalecimiento institucional.
- POLITICAS NO SE SOSTIENEN.
- INFRASTRUCTURA INCLUSIVA. La falta de infraestructura vial segura sigue siendo un problema sustancial en varias regiones.
- VELOCIDAD CON MEDIDAS ADECUADAS. Las velocidades suelen ser muy superiores a las apropiadas para la seguridad de la infraestructura.
- ENFOQUES NUEVOS PARA VIEJOS COMPORTAMIENTOS. Uso de cinturones de seguridad y casco, conducción en estado de embriaguez, etc.), continua siendo bajo y la aplicación de las normas sigue siendo débil.
- ATENCION DE ACCIDENTES. A corto y largo plazo la atención post-accidente sigue subdesarrollado.
- VEHICULOS INSEGUROS. La mayoría de los LMIC aún tienen un stock de vehículos inseguros en sus carreteras.
- · Sostenible.



ACCION: Salvaguarda de Seguridad Vial

- El 04 de Agosto de 2016, la Junta de Directores Ejecutivos del Banco Mundial aprobó el Nuevo Marco Ambiental y Social (ESF, por sus siglas en Inglés) para proteger a la población y el ambiente en proyectos de inversion financiados por el Banco. La instrumentación del ESF arrancará en 2018.
- La **Seguridad Vial incluida** en el marco de las Salvaguardas implica:
 - Identificación, evaluación y seguimiento de los riesgos potenciales de tráfico y seguridad vial de los trabajadores, comunidades afectadas y usuarios de la carretera durante el ciclo de vida del proyecto.
 - El diseño del proyecto incorporará medidas de seguridad vial viables desde el punto de vista técnico y financiero para prevenir y mitigar los posibles riesgos para la seguridad vial de los usuarios y comunidades afectadas.
 - Para los vehículos utilizados en el proyecto, se establecerán procesos adecuados para mejorar la seguridad del conductor y del vehículo, así como sistemas de vigilancia y control.
 - Se establecerán medidas de seguridad apropiadas para evitar la ocurrencia de incidentes y lesiones a los miembros del público asociados con el funcionamiento del equipo de construcción.





Seguridad Vial en el Banco Mundial

 En FY15, 100% de los proyectos vials tuveron un componente de Seguridad Vial.

WB Proyectos viales con Componente de Seguridad Vial



- En FY15, 68% de los proyectos viales tenían un componente de Seguridad Vial en multiples pilares.
- En los últimos años, el crédito total para la seguridad vial y el diseño de componentes multisectoriales de seguridad vial en los proyectos de carreteras han aumentado considerablemente en Asia Oriental, Asia del Este, África y América Latina.



Mecanismo Mundial de Seguridad Vial - Apoyo al Sector de Transporte del Banco Mundial

GRSF

(establecido en 2006)

- Subsidios
- Revisión de la Capacidad de Gestión
- Evaluaciones de Infraestructura de Seguridad Vial
- Asistencia Técnica
- Servicios de Asesorías
- Adiestramiento

Banco Mundial
Sector
Transporte

 Programa Integral de Infraestructura Vial y Préstamos. En 2015, los desembolsos del GRSF de \$ 3.9 millones, apalancaron \$ 151 millones en Préstamos de Seguridad Vial del Banco Mundial, estableciendo una relación interna de apalancamiento de 1:39.

\$850 millones en inversions en Seguridad Vial

• En mas de 35 países en desarrollo



El éxito de la Seguridad Vial en el Banco Mundial - Algunos Ejemplos

- El <u>Proyecto de Seguridad Vial en Argentina</u> ha construido una capacidad institucional para la agencia líder en seguridad vial, ejecutado programas multisectoriales de demostración de corredores seguros y ayudado a construir el Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Los resultados incluyen una reducción del 35% de las muertes por accidentes de tráfico en los corredores piloto, que ya superan el objetivo del proyecto de reducir las muertes en un 20%.
- En el <u>Proyecto de Seguridad Vial de Vietnam</u>, las muertes en los corredores del proyecto se redujeron en un 61%. La tasa de lesiones disminuyó casi un 11%. Por último, la tasa de accidentes disminuyó casi un 37%.
- <u>Proyecto Federal de Desarrollo de Carreteras de Nigeria</u>: las muertes ya han disminuido en un 11% en las carreteras del proyecto, apoyando la reducción del 8% de las muertes en carretera en todo el país entre 2012-2013 (IRTAD)
- En <u>India</u>, varios proyectos bien diseñados, multisectoriales y un sistema de seguridad seguros basados en intervenciones de seguridad vial están en marcha en proyectos en Karnataka, Gujarat, Kerala, Assam y Rajasthan.



Mirando hacia adelante: Sistema de SV.

RECONOCER QUE NO BASTA CON INFRASTRUCTURA ADECUADA

LA CAPACIDAD DE GESTION ES INCIPIENTE

INVOLUCRAR AL SECTOR PRIVADO DE FORMA ESTRATEGICA

RESCATAR EL PAPEL DE LAS POLICIAS DE TRAFICO

INCORPORAR EL ESTUDIO DE LOS COMPORTAMIENTOS DE CADA USUARIO





INFRASTRUCTURA NO ES LO UNICO QUE IMPORTA

- •La URBANIZACION es clave. 60% del PIB se produce en centros urbanos en AL. EL 50% de accidentes se producen en ciudades.
- La FLOTA vehicular mundial: 2030/ 1 billon de vehiculos transitando.
- •DISENOS de la infrastructura: No son inclusivos. MIC tienen un 90% de los muertos y un 47% de la flota.
- •EDUCACION: Ingenieros, politicos, usuarios, planificadores urbanos.



El pilar del vehiculo: UNA ENORME DIASPORA

- S.XXI: Vehiculos que no cumplen con norma tecnica. Disenados basicamente de forma inadecuada.
- •El mundo estrena vehiculos que no requieren piloto. Pero sigue fabricando vehiculos que no cumplen con norma tecnica
- •La mayoría de los países en los países de baja y media renta, no cuentan con una política pública , ni programas sistematicos de Inspección Técnica Vehicular.
- •Las motos son el vehiculo preferido por la clase media y baja. Que pasa con el Transporte Publico????



LAS INSTITUCIONES PUBLICAS: PASIVAS?

- •El apoyo politico, al más alto nivel, es un factor clave del éxito para favorecer la efectividad de las políticas públicas en seguridad vial.
- •EL reto mas importante en seguridad vial esta en la capacidad de gestion de nuestras instituciones publicas.
- India, Suecia, Costa Rica todos tienen en comun instituciones que estan a cargo de velar por el Sistema de seguridad vial. Si ellas fallan el resto de los pilares se tambalea.



RECUPERAR EL ROL DEL TRANSITO

- La importancia de aplicar la ley. Si no hay respaldo del Sistema juridico, la seguridad vial se convierte en un concepto vacio.
- Las multas y los incentivos son soportes de igual importancia en el Sistema vial.
- •Tan importante es la policia de transito como los ingenieros que disenan la red vial.
- La fiscalización y aplicación de la normativa de tránsito, es la medida que más cuenta con evidencia científica para la reducción de los siniestros, lesionados y muertos en las vías.

COMPORTAMIENTOS: ESENCIALMENTE EFECTIVOS.

La economia de los comportamientos:

- PRINCIPIOS que informan el proceso de toma de decisiones:
- Pensar automaticamente (asociamos ideas y pensarmos rapido)
- Pensar socialmente (Influenciados por el medio y por otros)
- Pensar con modelos mentales (Basados en conceptos que no son propios) estereotipos, categorias y prototipos que se han aprendido.
- El comportamiento esta condicionado por los distintos contextos lo que hace que las intervenciones consideren este componente.
- Tomado del World development report: Mind, society and Behaviors, 2015.



COMPORTAMIENTOS

- Camino por la carretera, no por la acera
- Yo si se manejar, los otros no saben.
- Yo puedo ir a una velocidad mayor que esos otros conductores porque soy mas diestro que ellos al volante.
- No necesito el cinturon porque nada va a pasarme, y en todo caso..." de algo hay que morirse.".
- •Si nadie se pone casco porque yo voy a usarlo?



La complejidad de esta epidemia es formidable.

- •El uso de herramientas.
- La constancia en el mensaje
- •La sostenibilidad de las medidas de soporte.



EL SISTEMA DE SEGURIDAD VIAL

- Ha demostrado que es possible tener cero muertos
- Ha demostrado que es posible una baja significativa en el corto plazo
- Ha demostrado que una medida acertada en cualquiera de los componentes del Sistema da reditos.



La Seguridad vial implica accion

•LOS ACCIDENTES PUEDEN EVITARSE, LAS MUERTES QUE OCURREN EN CARRETERA NO SON NECESARIAMENTE CAUSAS DEL DESTINO.

ES UN ESFUERZO CONJUNTO

 CADA ACCION CUENTA. LO QUE CADA UNO DE NOSOTROS HAGA POR DISEMINAR EL MENSAJE, POR APLICAR LAS MEDIDAS, POR COMPORTARSE DE FORMA ADECUADA, POR IMPULSAR A OTROS A TOMAR ACCION.....CADA ACCION DE NOSOTROS ES UNA VACUNA PARA COMBATIR LA EPIDEMIA.





Rigoberto BAHAMONDE

8 - 9 - 10 NOVEMBER 2016 | SAN JOSÉ, COSTA RICA

Data Management System, the key to a successful Vehicle Inspection Program









 Sistema Integral de Gestión para la Inspección Técnica Vehicular VIDMS

Rigoberto Bahamonde Director América Latina

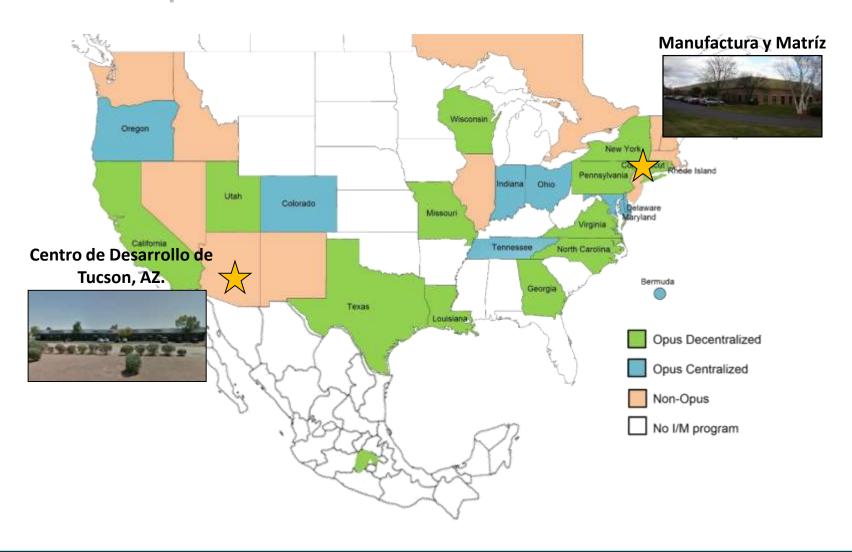


- La empresa de verificaciones mas grande de Norte América, verifica mas de 30 millones de vehículos al año.
- Operaciones en 21 estados de USA como también en Chile, México, Las Bermudas, Suecia, Pakistan y Perú.





La empresa de verificaciones # 1 en Norte América





Ejemplos de volumen de inspecciones anuales

Jurisdicción	Vehículos / año
Estado de Nueva York	11,250,000
Carolina del Norte	7,700,000
Suecia	2,000,000
Estado de Connecticut	1,100,000
Estado de Wisconsin	800,000
Estado de Missouri	750,000
Estado de Tennessee	600,000
Estado de Rhode Island	350,000



Sistema Integral de Gestión para la Inspección Técnica Vehicular VIDMS

Es un sistema inteligente de datos que permite almacenar, administrar, gestionar los datos generados en los procesos de inspección de emisiones vehiculares en tiempo real.

- Tecnologías hay muchas, lo que las distingue es si cumplen o no con las certificaciones establecidas y exigidas por la autoridad
- Al haber muchas alternativas de tecnologías que cumplen las certificaciones requeridas en una base de licitación, la tecnología pasa a ser un comoditie
- Lo que permite que un programa de inspección sea exitoso es:
 - a) El uso de tecnología de última generación
 - b) El uso de una herramienta inteligente de gestión de datos: VIDMS
- Caso VW: Data Mining



Sistema Integral de Gestión para la Inspección Técnica Vehicular VIDMS

"La clave para un Programa de Inspección Vehicular exitoso"



Alcance del VIDMS

- Provee una Base de Datos Central para el programa de inspección vehicular específico
- Asegura consistencia, repetibilidad y trazabilidad de los resultados de la inspección
- Mejora la integridad y credibilidad del programa de inspección vehicular: legitimidad
- Provee un análisis detallado sobre la efectividad del programa: reportes de gestión



Diseño del VIDMS



VID:

Sistema Central, reúne todos los aspectos del Programa de Gestionamiento de Verificación Vehicular



VID Board

Provee dashboards, que es un reporte en tiempo real customizado para ususarios autorizados, tales como gerentes de programas o auditores, de acuerdo a sus necesidades e interés



VID DAS

Biblioteca de reportes de gestión y administración del programa



VID Audit

Herramientas informáticas de monitoreo constante y en tiempo real del programa de inspección, generando acciones de auditoria inmediatas o posteriores

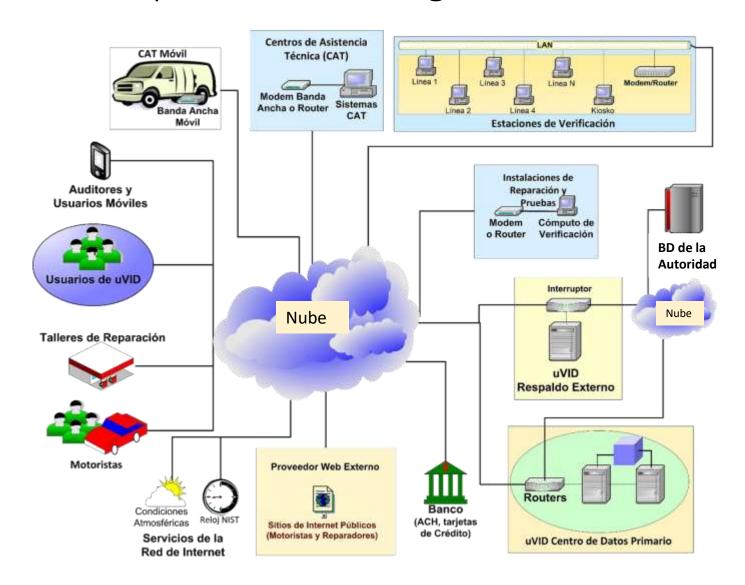


VID Manager

Plataforma Integrada de Administración del Programa, diferenciada por niveles de acceso.

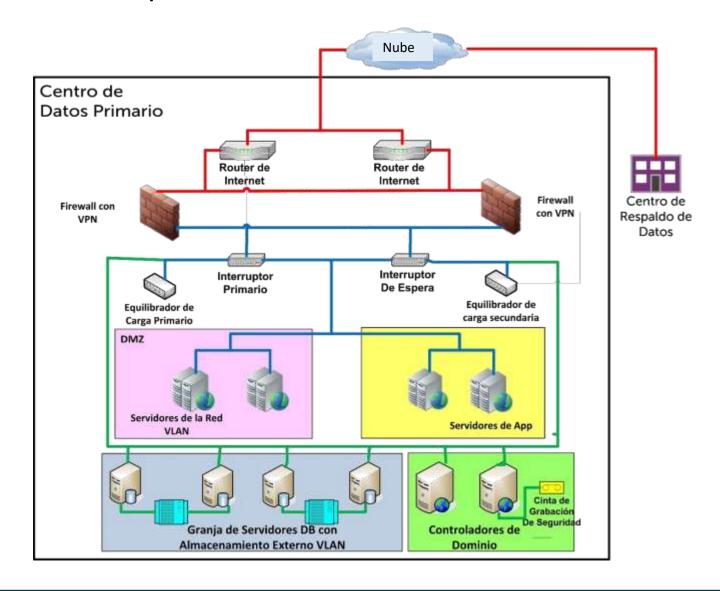


Diseño Completamente Integrado





Redundancia y Conectividad del VIDMS





El VIDMS en la Nube

- Escalabilidad Ilimitada
- Vanguardia en Redundand y Confiabilidad
- Disponibilidad sin Precedentes
- Ventajas Activas
- Maxima Seguridad
- Diversidad Geográfica





VIDMS del Siglo XXI basado en la Nube

- Economías de Escala por medio de Infraestructura Compartida
- Actualización de Hardware continua
 - El equipo nunca llega al final de su vida
 - Actualización constante del Hardware nunca queda obsoleto
- Alta disponibilidad a nivel mundial
 - Conmutación instántanea de fallas mediante servidores virtuales paralelos
 - Suministro de energía redundante
 - Comunicación redundante mediante fuentes múltiples
 - Aseguramiento de datos en diferentes localidades
- Lo más avanzado en seguridad electrónica y física
- Escalabilidad Ilimitada en minutos no meses



Prevención de Fraudes

- > Identificación precisa de inspectores y vehículo
 - Identificación biométrica del inspector
 - Identificación automática del vehículo
- > Decisiones de aprobación o rechazo automatizadas y parametrizadas
- Detección de anomalías en tiempo real y generación de alertas inmediatas
 - Acciones preventivas inmediatas
 - Acciones correctivas inmediatas
 - Reportes y análisis estadístico
- ➤ Software de Gestión de Auditoría Vid Audit™



Resumen de Beneficios del VIDMS

- Almacenamiento Central de Datos del programa de inspección respectivo
- La comunicación contínua y en tiempo real entre el proceso de inspección y el VIDMS asegura el control total del proceso de inspección
- Reducción de fraude mediante la aplicación continua de procesos automatizados
- El monitoreo en tiempo real permite realizar acciones preventivas y correctivas
- La aplicación centralizada de Gestión asegura verificaciones repetibles, consistentes, y trazables, mejorando la integridad del programa
- La auditoría de resultados de inspección con video integrado proporcionan una alternativa eficaz a auditorías físicas
- Reportes y herramientas informáticas de gestión proporcionan una evaluación flexible de la efectividad del programa
- Dashboards individuales proporcionan una visión instantánea de los indicadores clave del rendimiento del programa de verificación vehicular



iGracias!

Rigoberto Bahamonde

Director América Latina. 7 Kripes Road East Granby, CT USA 06026

Cell: +56 (9) 98265614

Rigoberto.Bahamonde@OpusInspection.com



GOLD SPONSORS:









COFFEE BREAK

8 - 9 - 10 NOVEMBER 2016 | SAN JOSÉ, COSTA RICA





