

EXPERIENCIA DE ÉXITO FACTOR INSTITUCIONAL, LEGAL Y DE CONTROL



Elena de la Peña
Enrique Millares
Lourdes Díaz

Alejandro Taddia
Claudia Bustamante,

Autores

Asociación Española de la Carretera
Elena de la Peña, Enrique Millares, Lourdes Díaz

Banco Interamericano de Desarrollo
Alejandro Taddia, Claudia Bustamante

Contacto BID

BIDtransporte@iadb.org
Alejandro Taddia (alejandrot@iadb.org)
Claudia Bustamante (claudiabu@iadb.org)

Catalogación en la fuente proporcionada por la Biblioteca Felipe Herrera del Banco Interamericano de Desarrollo

Experiencia de éxito: factor institucional, legal y de control / Elena de la Peña, Enrique Millares, Lourdes Díaz, Alejandro Taddia, Claudia Bustamante.

p. cm. — (Monografía del BID ; 337)

1. Traffic safety— Law and legislation—Latin America. 2. Public safety— Law and legislation—Latin America. I. Peña, Elena de la. II. Millares, Enrique. III. Díaz, Lourdes. IV. Taddia, Alejandro. V. Bustamante, Claudia. VI. Banco Interamericano de Desarrollo. División de Transporte. VII. Serie.

IDB-MG-338

JEL code: R4, R40, R41, R49, R50, R58.

Palabras claves: Década de Acción, pilares de la década de seguridad vial, factor humano, factor vehículo, factor institucional, legal y de control, factor infraestructura, planes de seguridad vial, accidentes de tránsito, siniestralidad vial, seguridad vial, fiscalización, legislación, normativas técnicas, América Latina y el Caribe.

Copyright © [2016] Banco Interamericano de Desarrollo. Esta obra se encuentra sujeta a una licencia Creative Commons IGO 3.0 Reconocimiento-NoComercial-SinObrasDerivadas (CC-IGO 3.0 BY-NC-ND) (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/igo/legalcode>) y puede ser reproducida para cualquier uso no-comercial otorgando el reconocimiento respectivo al BID. No se permiten obras derivadas.

Cualquier disputa relacionada con el uso de las obras del BID que no pueda resolverse amistosamente se someterá a arbitraje de conformidad con las reglas de la CNUDMI (UNCITRAL). El uso del nombre del BID para cualquier fin distinto al reconocimiento respectivo y el uso del logotipo del BID, no están autorizados por esta licencia CC-IGO y requieren de un acuerdo de licencia adicional.

Note que el enlace URL incluye términos y condiciones adicionales de esta licencia.

Las opiniones expresadas en esta publicación son de los autores y no necesariamente reflejan el punto de vista del Banco Interamericano de Desarrollo, de su Directorio Ejecutivo ni de los países que representa.



www.iadb.org

Febrero de 2016

1300 New York Ave, NW, Washington DC, EE.UU.

EXPERIENCIAS DE
ÉXITO EN SEGURIDAD
VIAL EN AMÉRICA
LATINA Y EL CARIBE

FACTOR INSTITUCIONAL,
LEGAL Y DE CONTROL

Febrero 2016

INDICE

RE	RESUMEN EJECUTIVO: EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN SEGURIDAD VIAL RELATIVAS AL FACTOR INSTITUCIONAL, LEGAL Y DE CONTROL	5
1.	INTRODUCCIÓN	23
2.	METODOLOGÍA PARA LA VALORACIÓN DE EXPERIENCIAS DE ÉXITO	29
3.	EXPERIENCIAS DE ÉXITO: FACTOR INSTITUCIONAL Y LEGAL	36
3.1.	RELACIÓN DE EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR INSTITUCIONAL	38
3.1.1.	AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ARGENTINA)	38
3.1.2.	CONASET: COMISIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD DE TRÁNSITO (CHILE)	40
3.1.3.	AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (COLOMBIA)	42
3.2.	VALORACIÓN DE EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR INSTITUCIONAL	44
3.3.	RELACIÓN DE EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR LEGAL	46
3.3.1.	NORMAS PARA LAS ACTIVIDADES DE LAS MOTOS DE CARGA Y MOTOTAXI (BRASIL)	46
3.3.2.	PROPUESTA DE LEY PARA LA FORMACIÓN DE CONDUCTORES (BRASIL)	48
3.3.3.	LEY DE TOLERANCIA O (CHILE)	50
3.3.4.	DECRETO QUE ESTABLECE LA OBLIGATORIEDAD DE ANCLAJES EN AUTOMÓVILES PARA INSTALAR CORRECTAMENTE SILLAS DE NIÑOS (CHILE)	52
3.3.5.	DECRETO QUE REGULA LA OBLIGATORIEDAD DE DISPONER DE ALARMA DE CINTURÓN DE SEGURIDAD EN EL ASIENTO DEL CONDUCTOR. (CHILE)	54
3.3.6.	LEY PARA EL USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD EN AUTOBUSES INTERURBANOS (CHILE)	56
3.3.7.	LEY DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL (PARAGUAY)	58

INDICE

3.3.8.	LEY 19.061 DE TRÁNSITO, SEGURIDAD VIAL Y NORMAS COMPLEMENTARIAS (URUGUAY)	60
3.4.	VALORACIÓN DE EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR LEGAL	62
3.5.	RELACIÓN DE EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR LEGAL: PLANES Y ESTRATEGIAS DE SEGURIDAD VIAL	68
3.5.1.	PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2010 - 2014 (ARGENTINA)	68
3.5.2.	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PARA MOTOVEHÍCULOS 2012 (ARGENTINA)	70
3.5.3.	PLAN DE SANEAMIENTO VIAL (ARGENTINA)	72
3.5.4.	ESTRATEGIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2010-2020 (BAHAMAS)	74
3.5.5.	PLAN INTEGRAL DE SEGURIDAD VIAL 2013-2016 (BELICE)	76
3.5.6.	PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2013-2017 (BOLIVIA)	78
3.5.7.	PLAN NACIONAL DE REDUCCIÓN DE ACCIDENTES Y SEGURIDAD VIAL PARA EL DECENIO 2010-2020 (BRASIL)	80
3.5.8.	PLAN DE ACCIÓN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL 2011-2014 (CHILE)	82
3.5.9.	PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2013- 2021 (COLOMBIA)	84
3.5.10.	PLAN NACIONAL DEL DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2011- 2020 (COSTA RICA)	86
3.5.11.	PLAN NACIONAL DE MOTOCICLISTAS 2014 (COSTA RICA)	88
3.5.12.	PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2013- 2020 (ECUADOR)	90
3.5.13.	PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020 (EL SALVADOR)	92
3.5.14.	ESTRATEGIA NACIONAL EN SEGURIDAD VIAL 2013-2020 (GUYANA)	94

INDICE

3.5.15.	PLAN NACIONAL DE ACCIÓN DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020 (HONDURAS)	96
3.5.16.	ESTRATEGIA "BELOW 240" (POR DEBAJO DE 240) (JAMAICA)	98
3.5.17.	ESTRATEGIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020 (MEXICO)	100
3.5.18.	ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2013-2018 (NICARAGUA)	102
3.5.19.	PLAN NACIONAL PARA EL DECENIO DE ACCIÓN 2011-2020 (PANAMÁ)	104
3.5.20.	PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2008-2013 (PARAGUAY)	106
3.5.21.	PLAN NACIONAL PARA LA REGULACIÓN DE MOTOCICLISTAS (REPÚBLICA DOMINICANA)	108
3.5.22.	PLAN DE SEGURIDAD VIAL 2013 (URUGUAY)	110
3.6.	VALORACIÓN DE EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR LEGAL: PLANES Y ESTRATEGIAS DE SEGURIDAD VIAL	112
3.7.	RELACIÓN DE EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR INSTITUCIONAL Y LEGAL: OTROS ASPECTOS	124
3.7.1.	MEJORA DEL SISTEMA DE FORMACIÓN DE CONDUCTORES: SIMULADORES DE CONDUCCIÓN - SIMULADORES DE DIRECCIÓN VEICULAR (BRASIL)	124
3.7.2.	SISTEMA DE OBSERVACIÓN, MONITOREO Y ACCIÓN - SOMA (BRASIL)	126
3.7.3.	MEJORA DEL SISTEMA DE OTORGAMIENTO DE LICENCIA DE CONDUCTOR (CHILE)	128
3.7.4.	CENTRO AUTOMATIZADO DE TRATAMIENTO DE INFRACCIONES (CATI) (CHILE)	130
3.7.5.	FONDO DE PREVENCIÓN VIAL (COLOMBIA)	132
3.7.6.	FONDO PARA LA ATENCIÓN A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO (FONAT) (EL SALVADOR)	134
3.7.7.	IMESEVI: INICIATIVA MEXICANA DE SEGURIDAD VIAL (MÉXICO)	136

INDICE

3.7.8.	PREMIOS ROMBO AMARILLO (MÉXICO)	138
3.7.9.	MDBs – MULTILATERAL DEVELOPMENT BANKS' ROADS SAFETY (AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE)	140
3.7.10.	NORMA-ISO 39001 "SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL (INTERNACIONAL)	142
3.7.11.	OBSERVATORIO IBEROAMERICANO DE SEGURIDAD VIAL (AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE)	144
3.7.12.	MANUAL CENTROAMERICANO DE SEGURIDAD VIAL (CENTRO AMÉRICA)	146
3.8.	VALORACIÓN DE EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR LEGAL: OTROS ASPECTOS.	148
4.	VALORACIÓN DE ACUERDO CON LA PRIORIDAD Y REPLICABILIDAD DE LAS MEDIDAS.	154
5.	CONCLUSIONES	174
5.1.	EN RELACIÓN CON LA METODOLOGÍA DE VALORACIÓN	174
5.2.	EN RELACIÓN CON LAS EXPERIENCIAS DE ÉXITO ANALIZADAS	175

RESUMEN EJECUTIVO: EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN SEGURIDAD VIAL RELATIVAS AL FACTOR INSTITUCIONAL, LEGAL Y DE CONTROL.

Este documento hace parte de una colección de 4 informes en los que se analizan las experiencias exitosas de la Seguridad Vial sobre los factores: humano, infraestructura, vehículo y legal, desarrolladas en los últimos años en América Latina y el Caribe y un resumen ejecutivo con las principales conclusiones de cada factor.

En el factor institucional, legal y de control, el criterio que se ha aplicado para que una actuación o iniciativa sea considerada como una “experiencia exitosa” ha sido:

- Instituciones públicas y privadas que tengan una extensa trayectoria en actividades para mejorar la seguridad vial, aunque no sea posible cuantificar su impacto en términos de reducción de la accidentalidad.
- Planes de seguridad vial, aunque en muchos casos no sea posible cuantificar su impacto en términos de reducción de la accidentalidad.
- Creación de registros, sistemas de recopilación de datos y otras evidencias que permitan realizar un mejor control de la situación de la accidentalidad, aunque no se disponga de indicadores de éxito, se trata de iniciativas que sean necesarias en otros países.
- Reformas legales especialmente dirigidas a mejorar la seguridad vial.
- Otras experiencias que no se puedan encajar en los casos anteriores.

Una vez realizada la recopilación y análisis se desarrolló una metodología capaz de clasificar de manera objetiva y homogénea, aquellas experiencias que hayan demostrado mayor eficacia y eficiencia¹, entre las de su misma categoría. La calificación final se obtiene mediante la valoración de 4 aspectos con la siguiente expresión:

$$C = 0,5 \cdot P_E + 0,2 \cdot P_{RA} + 0,1 \cdot P_A + 0,2 \cdot (0,5 \cdot P_I + 0,5 \cdot P_{CM})$$

Siendo:

- C: Calificación final.
- P_E : Puntuación relativa al fortalecimiento de la estructura de seguridad vial.

¹La metodología aplicada para la valoración de las iniciativas, ha sido de elaboración propia, desarrollada específicamente para el presente estudio, basada en la experiencia y el conocimiento.

- P_{RA} : Puntuación de la reducción directa de la accidentalidad.
- P_A : Puntuación del Alcance de la medida.
- P_C : Puntuación del Coste total de la medida.
- P_I : Puntuación de las dificultades en la implementación.
- P_{CM} : Puntuación del Coste de puesta en marcha y mantenimiento.

Las medidas se clasifican en función de la puntuación que obtengan tras su valoración según el siguiente criterio:



En el campo del **FACTOR INSTITUCIONAL**, se valoraron 3 experiencias, que obtuvieron calificaciones finales de buena (tres estrellas) o muy buena (cuatro estrellas). La calificación promedio de ellas fue de 3,9.

PAÍS	EXPERIENCIA	PUNTUACIÓN					CALIFICACIÓN
		P_E	P_{RA}	P_A	P_I	P_{CM}	
Argentina	Agencia Nacional de Seguridad Vial	5	5	5	0	0	4
Chile	CONASET: Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito	5	5	5	0	0	4
Colombia	Agencia Nacional de Seguridad Vial	5	4	5	0	0	3,8
VALORES PROMEDIO		5	4,7	5	0	0	3,9

Siendo:

- P_E : Puntuación relativa al fortalecimiento de la estructura de seguridad vial.
- P_{RA} : Puntuación de la reducción directa de la accidentalidad.
- P_A : Puntuación del Alcance de la medida.
- P_I : Puntuación de las dificultades en la implementación.
- P_{CM} : Puntuación del Coste de puesta en marcha y mantenimiento.

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (Argentina)

Se trata de una iniciativa que fortalece la estructura vial del país, con personalidad propia, capacidad de actuación y autosuficiencia económica y financiera, cuyo objetivo es la reducción directa de la accidentalidad.

Los altos costos de implementación, puesta en marcha y mantenimiento, unidos a las dificultades administrativas y legales para su constitución, penalizaron la calificación final obtenida.

COMISIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD DE TRÁNSITO - CONASET (Chile)

Organismo interministerial cuya misión es “...Adherir a la meta de Naciones Unidas de reducción de 50% de fallecidos en accidentes de tránsito el 2010 al 2020...”.

Los altos costos de implementación, puesta en marcha y mantenimiento, unidos a las dificultades administrativas y legales para su constitución, penalizaron la calificación final obtenida.

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (Colombia)

Unidad Administrativa con personalidad jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, que otorga herramientas al gobierno para prevenir y reducir la accidentalidad en Colombia.

Las dificultades legales y administrativas para su creación, unidas al elevado coste económico disminuyeron la calificación final obtenida.

En el campo del **FACTOR LEGAL** se analizaron 8 experiencias de éxito en cuatro países diferentes. Una de ellas obtuvo una calificación mayor de 4 y por tanto 4 estrellas y las otras 7, calificaciones mayores o iguales a 3, por lo que pueden considerarse experiencias muy buenas y buenas, que podrían replicarse en otros países para fortalecer las estructuras viales y lograr una disminución de la accidentalidad de tránsito registrada.

La calificación promedio de las medidas relativas al aspecto legal fue de 3,5.

PAÍS	EXPERIENCIA	PUNTUACIÓN					CALIFICACIÓN
		P _E	P _{RA}	P _A	P _I	P _{CM}	
Brasil	Normas para las actividades de las motos de carga y mototaxi	5	2	3	0	0	3,2
Brasil	Propuesta de ley para la formación de conductores	5	2	3	0	2	3,4
Chile	Ley de tolerancia 0	5	5	5	0	2	4,2
Chile	Ley para el uso del cinturón de seguridad en autobuses interurbanos	5	2	3	0	0	3,2
Chile	Decreto que establece la obligatoriedad de anclajes en automóviles para instalar correctamente sillas de niños	5	2	3	0	0	3,2

Continúa página siguiente

PAÍS	EXPERIENCIA	PUNTUACIÓN			COSTE		CALIFI- CACIÓN
		P _E	P _{RA}	P _A	P _I	P _{CM}	
Chile	Decreto que regula la obligatoriedad de disponer de alarma de cinturón de seguridad en el asiento del conductor.	5	2	3	0	0	3,2
Paraguay	Ley de tránsito y seguridad vial	5	4	5	0	0	3,8
Uruguay	Ley 19.061 de tránsito, seguridad vial y normas complementarias	5	2	5	0	0	3,4
VALORES PROMEDIO		5	2,6	4	0	0,5	3,5

Siendo:

- P_E: Puntuación relativa al fortalecimiento de la estructura de seguridad vial.
- P_{RA}: Puntuación de la reducción directa de la accidentalidad.
- P_A: Puntuación del Alcance de la medida.
- P_I: Puntuación de las dificultades en la implementación.
- P_{CM}: Puntuación del Coste de puesta en marcha y mantenimiento.

NORMAS PARA LAS ACTIVIDADES DE LAS MOTOS DE CARGA Y MOTOTAXI (Brasil)

La existencia de un marco legal fortalece la estructura vial de Brasil, aunque no garantice por sí mismo su cumplimiento y por consiguiente la reducción directa de la accidentalidad y sus consecuencias. Se trata de una iniciativa dirigida a los trabajadores de moto carga y moto taxi.

Los altos costos de puesta en marcha y las dificultades para su desarrollo e implementación penalizan la calificación final obtenida.

PROPUESTA DE LEY PARA LA FORMACIÓN DE CONDUCTORES (Brasil)

Marco legal que regula el proceso de aprendizaje y formación de nuevos conductores, busca fortalecer la estructura de la seguridad vial de Brasil pero no es claro que con su aplicación se logre una disminución directa de la accidentalidad vial.

Las barreras legislativas y administrativas y los costes de puesta en marcha y mantenimiento disminuyen la calificación.

LEY DE TOLERANCIA O (Chile)

Marco legislativo que regula el consumo de alcohol en conductores, apoyada prácticamente de forma unánime por el Parlamento. Fortalece la estructura de seguridad vial de Chile impactando directamente en la reducción de la accidentalidad vial.

La dotación a los Carabineros de equipos avanzados para realizar actividades de control y fiscalización, aumentan el coste de puesta en marcha y mantenimiento de la iniciativa.

DECRETO QUE ESTABLECE LA OBLIGATORIEDAD DE ANCLAJES EN AUTOMÓVILES PARA INSTALAR CORRECTAMENTE SILLAS DE NIÑOS (Chile)

Desarrollo normativo cuyo objetivo es la protección de los niños involucrados en accidentes de tránsito. La existencia de una normativa no garantiza por sí misma su cumplimiento ni la reducción directa de la accidentalidad.

Los costes de puesta en marcha y mantenimiento y las dificultades para su implementación, disminuyen la calificación final obtenida.

DECRETO QUE REGULA LA OBLIGATORIEDAD DE DISPONER DE ALARMA DE CINTURÓN DE SEGURIDAD EN EL ASIENTO DEL CONDUCTOR (Chile)

Marco legislativo que fortalece la estructura de seguridad vial chilena. La existencia de una normativa no garantiza por sí misma su cumplimiento ni la reducción directa de la accidentalidad.

Los costes de puesta en marcha y mantenimiento y las dificultades para su implementación, disminuyen la calificación final obtenida.

LEY PARA EL USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD EN AUTOBUSES INTERURBANOS (Chile)

Marco normativo que establece la obligatoriedad de utilizar el cinturón de seguridad con el que cuentan los autobuses interurbanos de transporte público de pasajeros inscritos en el Registro de Transportes de Pasajeros. La existencia de una normativa no garantiza por sí misma su cumplimiento, ni la reducción directa de la accidentalidad.

Los costes de puesta en marcha y mantenimiento y las dificultades para su implementación, disminuyen la calificación final obtenida.

LEY DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL (Paraguay)

Ley con la que se fortalece la estructura de seguridad vial de Paraguay cuyo objetivo es la reducción directa de la accidentalidad.

Los costes de puesta en marcha y mantenimiento y las dificultades para su implementación, disminuyen la calificación final obtenida.

LEY 19.061 DE TRÁNSITO, SEGURIDAD VIAL Y NORMAS COMPLEMENTARIAS (Uruguay)

La existencia de un marco legal supone una garantía para mejorar la seguridad vial de Uruguay, fortaleciendo su estructura.

Los costes de puesta en marcha y mantenimiento y las dificultades para su implementación, disminuyen la calificación final obtenida.

En el campo del **FACTOR LEGAL: PLANES Y ESTRATEGIAS DE SEGURIDAD VIAL** se analizaron un total de 22 buenas prácticas desarrolladas en 19 países. Quince experiencias obtuvieron una calificación final mayor o igual a 4, por lo que se pueden considerar experiencias muy buenas, que pueden replicarse en otros países para fortalecer las estructuras viales y lograr una disminución de la accidentalidad de tránsito registrada. Ninguna de las experiencias de éxito analizadas obtuvo una valoración inferior a 2. La calificación promedio de las medidas relativas al aspecto legal en planes y estrategias de seguridad vial analizadas, fue de 3,6.

PAÍS	EXPERIENCIA	PUNTUACIÓN					CALIFI- CACIÓN
		P _E	P _{RA}	P _A	P _I	P _{CM}	
Jamaica	Estrategia "Below 240" (Por debajo de 240)	5	5	5	2	2	4,4
Argentina	Plan Nacional de Seguridad Vial 2010 – 2014	5	5	5	2	0	4,2
Belice	Plan Integral de Seguridad Vial 2013-2016	5	5	5	2	0	4,2
Chile	Plan de Acción Estratégico de Seguridad Vial 2011-2014	5	5	5	2	0	4,2
Paraguay	Plan Nacional de Seguridad Vial 2008-2013	5	5	5	2	0	4,2
Uruguay	Plan de Seguridad Vial 2013	5	4	5	2	2	4,2
Bahamas	Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2010-2020	5	4	5	2	0	4
Brasil	Plan nacional de reducción de accidentes y seguridad vial para el decenio 2010-2020	5	4	5	2	0	4
Costa Rica	Plan nacional del decenio de acción para la seguridad vial 2011- 2020	5	4	5	2	0	4
Ecuador	Plan Nacional de Seguridad Vial 2013- 2020	5	4	5	2	0	4
El Salvador	Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2020	5	4	5	2	0	4
Honduras	Plan Nacional de acción de Seguridad Vial 2011-2020	5	4	5	2	0	4
México	Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020	5	4	5	2	0	4
Nicaragua	Estrategia de seguridad vial 2013-2018	5	4	5	2	0	4
Panamá	Plan nacional para el decenio de acción 2011-2020	5	4	5	2	0	4
Argentina	Plan estratégico de seguridad vial para motovehículos 2012	5	4	3	2	0	3,8
Bolivia	Plan nacional de seguridad vial 2013-2017	5	4	5	0	0	3,8
Colombia	Plan nacional de seguridad vial 2013- 2021	5	4	5	0	0	3,8

Continua página siguiente

PAÍS	EXPERIENCIA	PUNTUACIÓN			COSTE		CALIFICACIÓN
		P _E	P _{RA}	P _A	P _I	P _{CM}	
Costa Rica	Plan nacional de motociclistas 2014	5	4	3	2	0	3,8
Guyana	Estrategia nacional en seguridad vial 2013-2020	5	4	5	0	0	3,8
R.Domini- cana	Plan nacional para la regulación de motociclistas	5	4	3	2	0	3,8
Argentina	Plan de saneamiento vial	2	5	3	2	2	2,7
VALORES PROMEDIO		5	4	4	1	0	3,6

Siendo:

- P_E: Puntuación relativa al fortalecimiento de la estructura de seguridad vial.
- P_{RA}: Puntuación de la reducción directa de la accidentalidad.
- P_A: Puntuación del Alcance de la medida.
- P_I: Puntuación de las dificultades en la implementación.
- P_{CM}: Puntuación del Coste de puesta en marcha y mantenimiento.

PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2010 – 2014 (Argentina)

Estrategia integral a nivel nacional que involucra a toda la sociedad en la lucha contra los accidentes de tránsito, fortaleciendo la estructura de seguridad vial de Argentina.

El elevado coste de implementación de las medidas establecidas por el plan, unido a las dificultades administrativas, penalizan la calificación global obtenida.

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PARA MOTOVEHÍCULOS 2012 (Argentina)

Marco estratégico que instrumenta acciones a nivel nacional dirigidas a la mejora de la seguridad vial de los usuarios de motocicletas.

La existencia de barreras administrativas y el muy alto coste para su puesta en marcha y desarrollo disminuyen la calificación final obtenida por la iniciativa.

PLAN DE SANEAMIENTO VIAL (Argentina)

Plan de ámbito local que establece estrategias y planes de acción para la disminución de la accidentalidad. El plan no fortalece claramente la estructura de seguridad vial de Argentina. No existen barreras legales, pero sí administrativas para su implementación.

Con un coste de puesta en marcha y mantenimiento alto, la calificación global obtenida se sitúa por debajo de la media de las iniciativas valoradas.

ESTRATEGIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2010-2020 (Bahamas)

Estrategia integral a nivel nacional que involucra a toda la sociedad en la lucha contra los accidentes de tránsito, fortaleciendo la estructura de seguridad vial de Bahamas.

El elevado coste de implementación de las medidas establecidas por la estrategia, unido a las dificultades administrativas, penaliza la calificación global obtenida.

PLAN INTEGRAL DE SEGURIDAD VIAL 2013-2016 (Belice)

Plan de enfoque intersectorial cuyo objetivo es reducir las muertes y lesiones graves asociadas a los accidentes de tránsito, con el que se refuerza la estructura en seguridad vial de Belice.

Elevado coste de puesta en marcha y mantenimiento de todas las acciones propuestas, unido a las dificultades administrativas, disminuyen la calificación final obtenida.

PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2013-2017 (Bolivia)

Estrategia integral a nivel nacional cuyo objetivo es la mejora de la seguridad vial, tratando de disminuir la accidentalidad y fortaleciendo la estructura de seguridad vial de Bolivia.

El plan contempla aspectos como el desarrollo de normas, lo que dificulta su implementación, y disminuye la calificación global obtenida por esta iniciativa.

PLAN NACIONAL DE REDUCCIÓN DE ACCIDENTES Y SEGURIDAD VIAL PARA EL DECENIO 2010-2020 (Brasil)

Plan multidisciplinar cuyo objetivo es reducir la mortalidad y las lesiones causadas por accidentes de tránsito, con el que se refuerza la estructura en seguridad vial del país.

El elevado coste de puesta en marcha y mantenimiento de todas las acciones propuestas, unido a las dificultades administrativas, disminuyen la calificación final obtenida por la iniciativa.

PLAN DE ACCIÓN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL 2011-2014 (Chile)

Plan de acción integral que comprende acciones y medidas coordinadas con la meta de reducir los fallecidos por accidentes de tránsito en un 20% para 2014.

El elevado coste de puesta en marcha y mantenimiento de todas las acciones propuestas, unido a las dificultades administrativas, disminuyen la calificación final obtenida por la iniciativa.

PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2013- 2021 (Colombia)

Plan enfocado a mejorar la seguridad vial que involucra a los poderes públicos y privados, fortalece la estructura de seguridad vial del país. Busca elevar la seguridad vial como una actividad permanente y prioritaria, que contribuya a generar una cultura de prevención y de autocuidado de todos los actores del tránsito.

PLAN NACIONAL DEL DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2011-2020 (Costa Rica)

Plan multidisciplinar que involucra a los poderes públicos y privados y cuyo objetivo es reducir la mortalidad en accidentes de tránsito en un 16% en 10 años. Refuerza la estructura en seguridad vial del país.

El elevado coste de puesta en marcha y mantenimiento de todas las acciones propuestas unido a las dificultades administrativas disminuyen la calificación final obtenida.

PLAN NACIONAL DE MOTOCICLISTAS 2014 (Costa Rica)

Marco estratégico que instrumenta acciones a nivel nacional dirigidas a la mejora de la seguridad vial de los usuarios de motocicletas.

La existencia de barreras administrativas y el muy alto coste para su puesta en marcha y desarrollo disminuyen la calificación final obtenida por la iniciativa.

PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2013- 2020 (Ecuador)

Estrategia multisectorial cuya meta es la disminución del 50% de las fatalidades de tránsito en el periodo 2013 – 2020.

El elevado coste de puesta en marcha y mantenimiento de todas las acciones propuestas, unido a las dificultades administrativas, disminuyen la calificación final obtenida por la iniciativa.

PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020 (El Salvador)

Plan multidisciplinar que involucra a los poderes públicos y privados, cuyo objetivo es reducir en un 40% el número de víctimas de accidentes de tránsito en el periodo de 10 años. Refuerza la estructura en seguridad vial del país.

El elevado coste de puesta en marcha y mantenimiento de todas las acciones propuestas, unido a las dificultades administrativas, disminuyen la calificación final obtenida.

ESTRATEGIA NACIONAL EN SEGURIDAD VIAL 2013-2020 (Guyana)

Estrategia multidisciplinar que permite fijar las bases políticas para el desarrollo de acciones en los cinco pilares sobre los que se asienta la seguridad vial.

Contempla, acciones en los factores: humano, legal, institucional, vehículo y atención post accidente, por lo que el elevado coste de puesta en marcha y mantenimiento y las barreras administrativas y legales existentes disminuyen su valoración final.

PLAN NACIONAL DE ACCIÓN DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020 (Honduras)

Plan de ámbito nacional que involucra a los poderes públicos y privados de Honduras y que permite el desarrollo de las políticas adoptadas para la mejora de la seguridad vial fortaleciendo su estructura. .

El elevado coste de puesta en marcha y mantenimiento de todas las acciones propuestas, unido a las dificultades administrativas, disminuyen la calificación final obtenida por la iniciativa.

ESTRATEGIA “BELOW 240” (POR DEBAJO DE 240) (Jamaica)

Estrategia multidisciplinar cuyo objetivo es que el número de fallecidos en accidentes de tránsito sea inferior a 240 cada año. El éxito de la misma radica en la combinación de acciones de concientización, educación vial y control policial.

ESTRATEGIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020 (México)

Estrategia multidisciplinar cuyo objetivo es reducir en un 50% el número de fallecidos en accidentes de tránsito entre 2011 y 2020. Refuerza la estructura en seguridad vial del país.

El elevado coste de puesta en marcha y mantenimiento de todas las acciones propuestas, unido a las dificultades administrativas, disminuyen la calificación final obtenida por la iniciativa.

ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2013-2018 (Nicaragua)

Estrategia estructurada en torno a los cinco pilares en los que se asienta la seguridad vial, que tiene como objetivo lograr una reducción del número de víctimas mortales en accidentes de tránsito en un 20% respecto a los índices de 2010.

El elevado coste de puesta en marcha y mantenimiento de todas las acciones propuestas unido a las dificultades administrativas, disminuyen la calificación final obtenida por la iniciativa.

PLAN NACIONAL PARA EL DECENIO DE ACCIÓN 2011-2020 (Panamá)

Plan de ámbito nacional que involucra a los poderes públicos y privados y que permite el desarrollo de las políticas adoptadas para la mejora de la seguridad vial fortaleciendo así la estructura en seguridad vial de Panamá.

El elevado coste de puesta en marcha y mantenimiento de todas las acciones propuestas, unido a las dificultades administrativas, disminuyen la calificación final obtenida por la iniciativa.

PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2008-2013 (Paraguay)

Plan de ámbito nacional que involucra a los poderes públicos y privados y que permite el desarrollo de las políticas adoptadas para la mejora de la seguridad vial fortaleciendo así la estructura en seguridad vial de Paraguay. En el periodo 2008 – 2012 los accidentes a 30 días en hechos de tránsito han disminuido un 15%.

El elevado coste de puesta en marcha y mantenimiento de todas las acciones propuestas, unido a las dificultades administrativas, disminuyen la calificación final obtenida por la iniciativa.

PLAN NACIONAL PARA LA REGULACIÓN DE MOTOCICLISTAS (República Dominicana)

Marco estratégico que instrumenta acciones a nivel nacional dirigidas a normatizar y hacer cumplir la ley a los motociclistas de la República Dominicana.

La existencia de barreras administrativas y el muy alto coste para su puesta en marcha y desarrollo disminuyen la calificación final obtenida por la iniciativa.

PLAN DE SEGURIDAD VIAL 2013 (Uruguay)

Plan de ámbito nacional que tiene como objetivo lograr una reducción del 10% de la siniestralidad vial respecto al año 2012.

Contempla la modificación del marco legal, así como la realización de actividades de control y fiscalización, lo que garantiza sus posibilidades de éxito.

Se analizaron 12 buenas prácticas en el campo del **FACTOR LEGAL: OTROS ASPECTOS**. Seis experiencias obtuvieron una calificación final mayor o igual a 4, por lo que se pueden considerar experiencias muy buenas, que podrían replicarse en otros países con el objetivo de fortalecer sus estructuras viales y lograr una disminución de la accidentalidad de tránsito registrada. Una de las experiencias analizada ha obtenido una valoración inferior a 2, considerándola experiencias de éxito a mejorar. La calificación promedio de las medidas analizadas, relativas al factor legal: otros aspectos es 3,7.

PAÍS	EXPERIENCIA	PUNTUACIÓN					CALIFICACIÓN
		P _E	P _{RA}	P _A	P _I	P _{CM}	
Chile	Mejora del sistema de otorgamiento de licencia de conductor	5	4	5	5	4	4,7
Internacional	MDBs – Multilateral Development Banks´ Roadsafety	5	4	5	5	0	4,3
Brasil	Simulador de conducción	5	4	5	2	2	4,2
Colombia	Fondo de prevención vial	5	5	5	0	2	4,2
Internacional	Norma-ISO 39001	5	4	5	2	2	4,2
México	IMESEVI: Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial	5	5	5	0	0	4
Brasil	Sistema de Observación, Monitoreo y Acción - SOMA	5	4	5	0	0	3,8
El Salvador	Fondo para la Atención a las Víctimas de Accidente de Tránsito (FONAT)	5	2	5	0	2	3,6
Internacional	Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial	5	2	5	2	0	3,6
Chile	Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI)	5	4	3	0	0	3,6
Internacional	Manual Centroamericano de Seguridad Vial	2	2	3	5	4	2,6
México	Premios rombo amarillo	0	2	5	5	4	1,8
VALORES PROMEDIO		4	4	5	2	2	3,7

Siendo:

- P_E : Puntuación relativa al fortalecimiento de la estructura de seguridad vial.
- P_{RA} : Puntuación de la reducción directa de la accidentalidad.
- P_A : Puntuación del Alcance de la medida.
- P_i : Puntuación de las dificultades en la implementación.
- P_{CM} : Puntuación del Coste de puesta en marcha y mantenimiento.

SIMULADOR DE CONDUCCIÓN (Brasil)

La obligatoriedad legal del uso de simuladores de conducción en todas las autoescuelas del país fortalece la estructura de seguridad vial de Brasil y disminuye la accidentalidad de tránsito al aumentar la confianza de los alumnos en sus habilidades al volante antes de exponerse al tráfico real.

El alto coste de puesta en marcha y mantenimiento de la medida disminuye la calificación final obtenida por esta iniciativa.

SISTEMA DE OBSERVACIÓN, MONITOREO Y ACCIÓN - SOMA (Brasil)

El sistema fortalece la estructura de seguridad vial de Brasil al generar una visión integrada que facilita el análisis de datos y la toma de decisiones enfocadas a la mejora de la seguridad vial del país.

El muy alto costo de puesta en marcha y mantenimiento del sistema, unido a las barreras tanto legales como administrativas existentes, disminuyen la calificación final de la iniciativa.

MEJORA DEL SISTEMA DE OTORGAMIENTO DE LICENCIA DE CONDUCTOR (Chile)

La iniciativa logra el fortalecimiento de la estructura de seguridad vial de Chile al mejorar la formación de los nuevos conductores con lo que se espera una reducción de la accidentalidad vial.

Al ser una medida legislativa no tiene barreras legales para su implementación, con un coste medio de puesta en marcha.

CENTRO AUTOMATIZADO DE TRATAMIENTO DE INFRACCIONES (CATI) (Chile)

Sistema automatizado de control de la velocidad con el que se espera una reducción directa de los accidentes de tránsito.

El elevado coste de la instalación y gestión de las cámaras que detectan las infracciones y de la información recogida, unido a las dificultades legales y administrativas impactan en la calificación final obtenida en su valoración.

FONDO DE PREVENCIÓN VIAL (Colombia)

Fondo creado por Ley con el objetivo de disminuir los accidentes de tránsito y sus consecuencias mediante un trabajo integral de prevención, monitoreo, análisis y comprensión de la siniestralidad vial.

El éxito de la medida radica en la colaboración entre los diferentes actores para la mejora de la seguridad vial.

FONDO PARA LA ATENCIÓN A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO -FONAT (El Salvador)

FONAT fortalece la estructura de seguridad vial de El Salvador mediante la creación de un sistema de financiamiento independiente para la atención de las víctimas de accidentes de tránsito.

IMESEVI: INICIATIVA MEXICANA DE SEGURIDAD VIAL (México)

Iniciativa multisectorial cuyo objetivo es la prevención de lesiones por accidentes de tránsito y la promoción de la seguridad vial involucrando a los poderes públicos, privados y a la sociedad en general.

El elevado coste de puesta en marcha y las barreras legales y administrativas penalizan la calificación de la iniciativa y su comparación con otras iniciativas analizadas.

PREMIOS ROMBO AMARILLO (México)

Los Premios Rombo Amarillo identifican y premian aquellos proyectos que mayor impacto positivo generan sobre la prevención de riesgos en el tránsito, además que incentivan más y mejores propuestas de seguridad vial.

La iniciativa por sí sola no fortalece la estructura en seguridad vial de México ni reduce la accidentalidad de tránsito.

MDBs – MULTILATERAL DEVELOPMENT BANKS´ROADSAFETY (Internacional)

Herramienta integral que busca incrementar los recursos financieros para mejorar la seguridad vial, especialmente en los países de bajos ingresos y economías emergentes.

Se establecen líneas de acción específicas para cada entidad participante con el fin de alcanzar los objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.

NORMA-ISO 39001 (Internacional)

Marco de actuación que suministra a las organizaciones procesos y metodologías para reducir y/o eliminar los accidentes de tránsito y sus consecuencias, fortaleciendo la estructura de seguridad vial de los países que la apliquen.

La calificación obtenida es superior al promedio de este tipo de medidas en todos los factores evaluados.

OBSERVATORIO IBEROAMERICANO DE SEGURIDAD VIAL (Internacional)

Centro de estudio que refuerza las capacidades técnicas de los países miembros fortaleciendo sus estructuras viales, mediante el diseño, implementación y evaluación de políticas e intervenciones dirigidas a la mejora de la seguridad vial del país.

El coste de creación y puesta en marcha del observatorio, así como su mantenimiento ha sido estimado como muy elevado.

MANUAL CENTROAMERICANO DE SEGURIDAD VIAL (Internacional)

Instrumento de trabajo para la armonización y fortalecimiento de los aspectos normativos de la seguridad vial en los 5 países en los que se aplica.

El coste medio de la puesta en marcha y el mantenimiento y que no existen barreras legales ni administrativas para su desarrollo, lo sitúan por encima de los valores promedio de las iniciativas evaluadas.

EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR INSTITUCIONAL

EXPERIENCIA	REPLICABILIDAD
Agencia Nacional de Seguridad Vial (Argentina) Calificación: 4,0	<ul style="list-style-type: none"> Organismos de ámbito nacional cuyos objetivos apuntan a mejorar la seguridad vial y reducir las tasas de accidentalidad. El éxito radica en los siguientes aspectos: <ul style="list-style-type: none"> Son entidades creadas por Ley, por lo que su existencia no queda condicionada a tendencias políticas ni cambios de gobierno. Cuentan con recursos propios y capacidad de actuación. La replicabilidad de estos organismos requiere una elevada inversión de puesta en marcha y mantenimiento, así como el desarrollo de un adecuado marco normativo.
CONASET: Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Chile) Calificación: 4,0	
Agencia Nacional de Seguridad Vial (Colombia) Calificación: 3,8	
Ley de tolerancia 0 (Chile) Calificación: 4,2	<ul style="list-style-type: none"> Iniciativa fácilmente replicable en otros países. El éxito radica en la realización de campañas de concientización e información y en acciones de control y sanción.
Ley de tránsito y seguridad vial (Paraguay) Calificación: 3,8	<ul style="list-style-type: none"> La legislación de tránsito abarca las diversas necesidades existentes en el país en esa materia. La replicabilidad es posible adaptándola convenientemente a las particularidades.
Ley 19.061 de tránsito, seguridad vial y normas complementarias (Uruguay) Calificación: 3,4	
Propuesta de ley para la formación de conductores (Brasil) Calificación: 3,4	<ul style="list-style-type: none"> Una propuesta de ley y directrices básicas para la regulación del proceso de formación y aprendizaje de los conductores brasileños. Es una iniciativa fácilmente replicable en otros países adaptándola convenientemente a sus necesidades particulares.
Normas para las actividades de las motos de carga y mototaxi (Brasil) Calificación: 3,2	<ul style="list-style-type: none"> Normativa desarrollada específicamente para la fiscalización de las actividades de motos de carga y mototaxi de Brasil. Es fácilmente replicable en otros países adaptándola convenientemente a las particularidades de los mismos.

EXPERIENCIA	REPLICABILIDAD
<p>Ley para el uso del cinturón de seguridad en autobuses interurbanos (Chile) Calificación: 3,2</p> <p>Decreto que establece la obligatoriedad de anclajes en automóviles para instalar correctamente sillas de niños (Chile) Calificación: 3,2</p> <p>Decreto que regula la obligatoriedad de disponer de alarma de cinturón de seguridad en el asiento del conductor (Chile) Calificación: 3,2</p>	<ul style="list-style-type: none"> Los vehículos pueden incrementar o reducir el riesgo que se plantea en cada situación concreta de accidente y en la protección de sus ocupantes y otros usuarios de la vía, por lo que cada vez son más frecuentes los elementos de seguridad activa y pasiva existentes: <ul style="list-style-type: none"> Seguridad activa: Comprende todos aquellos elementos mecánicos de los que dispone el vehículo y que tienen como objetivo evitar que se produzcan accidentes – frenos, neumáticos, retrovisores, ABS, etc. Seguridad pasiva: integrada por todos aquellos elementos que proporcionan protección física durante y después del accidente – cinturón de seguridad, apoyacabezas, airbag, SRI, etc. Las administraciones públicas utilizan la reglamentación y la homologación para establecer exigencias de seguridad a los vehículos. Iniciativa fácilmente replicable en otros países convenientemente adaptada a las particularidades de los mismos.

EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR LEGAL: PLANES Y ESTRATEGIAS DE SEGURIDAD VIAL

EXPERIENCIA	REPLICABILIDAD
<p>Estrategia “Below 240” (por debajo de 240) (Jamaica) Calificación: 4,4</p> <p>Plan Nacional de Seguridad Vial 2010 – 2014 (Argentina) Plan Integral de Seguridad Vial 2013-2016 (Belice) Plan de Acción Estratégico de Seguridad Vial 2011-2014 (Chile) Plan Nacional de Seguridad Vial 2008-2013 (Paraguay) Plan de Seguridad Vial 2013 (Uruguay) Calificación: 4,2</p> <p>Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2010-2020 (Bahamas) Plan Nacional de Reducción de Accidentes y Seguridad Vial para el decenio 2010-2020 (Brasil) Plan Nacional del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011- 2020 (Costa Rica) Plan Nacional de Seguridad Vial 2013- 2020 (Ecuador) Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2020 (El Salvador) Plan Nacional de Acción de Seguridad Vial 2011-2020 (Honduras) Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020 (México) Estrategia de Seguridad Vial 2013-2018 (Nicaragua) Plan Nacional para el Decenio de Acción 2011-2020 (Panamá) Calificación: 4</p> <p>Plan Estratégico de Seguridad Vial para motovehículos 2012 (Argentina) Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2017 (Bolivia) Plan Nacional de Seguridad Vial 2013- 2021 (Colombia) Plan Nacional de Motociclistas 2014 (Costa Rica) Estrategia Nacional en Seguridad Vial 2013-2020 (Guyana) Plan Nacional para la Regulación de Motociclistas (República Dominicana) Calificación: 3,8</p> <p>Plan de Saneamiento Vial (Argentina) Calificación: 2,7</p>	<ul style="list-style-type: none"> La seguridad vial es un tema complejo en el que entran en juego numerosos aspectos. Los avances en la materia se han logrado en las últimas décadas, gracias a la capacidad de investigación e innovación de los países avanzados, a la transmisión del conocimiento generado y a la decisión de muchos países de replicar las experiencias de éxito, adaptadas a su realidad nacional, provincial o municipal. Las estrategias y planes de seguridad vial integran y alinean las actuaciones de la administración que tienen impacto en la mejora de la seguridad vial desde una perspectiva multidisciplinar, y promueven e impulsan las actuaciones del resto de las administraciones públicas que tienen competencias en la materia. La elaboración de Planes y Estrategias de Seguridad Vial se ha ido estandarizando gracias a la experiencia de los países que los han desarrollado y que aportan enriquecimiento al proceso. Es esencial contar con un fuerte apoyo político para lograr objetivos ambiciosos. El nivel de interés y de presión por parte de la opinión pública, la viabilidad económica y política de las soluciones y las perspectivas de éxito demostrables, entre otras, determinan si la seguridad vial será tratada como una prioridad política.

EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR INSTITUCIONAL Y LEGAL: OTROS ASPECTOS

EXPERIENCIA	REPLICABILIDAD
Mejora del sistema de otorgamiento de licencia de conductor (Chile) Calificación: 4,7	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciativa específicamente desarrollada para las características nacionales de Chile. Es posible su replicabilidad en otros países, adaptada convenientemente.
MDBs – Multilateral Development Banks´ Roadsafety (Internacional) Calificación: 3,2	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciativa promovida por instituciones de carácter internacional, que busca fomentar la cultura vial, para alcanzar conjuntamente los objetivos del programa del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020.
Simulador de conducción (Brasil) Calificación: 4,2	<ul style="list-style-type: none"> • Los simuladores en sí mismos, no son replicables y tienen un costo de adquisición muy elevado. • Los software utilizados por los simuladores, pueden ser replicables adaptados convenientemente a cada país.
Fondo de Prevención Vial (Colombia) Calificación: 4,2 Fondo para la Atención a las Víctimas de Accidente de Tránsito (FONAT) (El Salvador) Calificación: 3,6	<ul style="list-style-type: none"> • Fondos destinados a la realización de actividades de mejoramiento de la seguridad vial y a la atención de las víctimas de accidentes de tránsito. • La replicabilidad de los fondos requiere desarrollos normativos y acciones de divulgación.
Norma-ISO 39001 (Internacional) Calificación: 4,2	<ul style="list-style-type: none"> • Normativa internacional que suministra a las organizaciones una herramienta para la gestión de la seguridad vial.
IMESEVI: Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial (México) Calificación: 4	<ul style="list-style-type: none"> • IMESEVI se ha configurado como un modelo integral de intervención para la Seguridad Vial, que tiene en cuenta las características propias de cada ciudad intervenida. • El objetivo de IMESEVI es ser un modelo efectivo con capacidad de réplica y fácil adaptación a cada ciudad que lo aplique.
Sistema de Observación, Monitoreo y Acción – SOMA (Brasil) Calificación: 3,8	<ul style="list-style-type: none"> • Es fácilmente replicable la aplicación informática para la gestión de datos. • La utilización del sistema requiere solucionar posibles problemas legislativos y administrativos.
Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (Internacional) Calificación: 3,6	<ul style="list-style-type: none"> • Instrumento de cooperación entre países iberoamericanos que busca coordinar estrategias e iniciativas de seguridad vial a nivel regional a partir de la generación de información oportuna, objetiva y confiable. • La replicabilidad de la iniciativa requiere una fuerte inversión para la puesta en marcha.
Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI) (Chile) Calificación: 3,6	<ul style="list-style-type: none"> • La implementación de un sistema de control automatizado de velocidad ha demostrado su eficacia en países como Francia y España. La iniciativa es fácilmente replicable adaptándola convenientemente a las particularidades administrativas y legales de cada país.
Manual Centroamericano de Seguridad Vial (Internacional) Calificación: 2,6	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciativa internacional que fomenta la cooperación entre países para armonizar y fortalecer los aspectos normativos que regulan la seguridad vial. • Manual fácilmente replicable convenientemente adaptado a las particularidades del país.
Premios rombo amarillo (México) Calificación: 1,8	<ul style="list-style-type: none"> • Modelo fácilmente replicable en otros países.

CONCLUSIONES EN RELACIÓN CON LA METODOLOGÍA DE VALORACIÓN

- La valoración realizada buscó la mayor objetividad posible, partiendo de la información disponible; sin embargo, ante la ausencia de algunos datos, sobre todo en temas económicos, se realizaron estimaciones. Es por ello, que la valoración por parte de otro equipo de profesionales podría dar lugar a puntuaciones sensiblemente diferentes.
- Cuando se disponga de resultados reales de reducción de siniestralidad la valoración podría arrojar resultados diferentes.
- Experiencias similares realizadas en distintos países arrojaron diferencias considerables, que pueden ser debidas a varias causas:
 - Diferencia en los resultados disponibles sobre el éxito de cada una de las experiencias. Si se tienen resultados confiables de la aplicación su valoración es más positiva que aquella de la que no se dispone de información.
 - Hay medidas que a pesar de tener el mismo nombre desarrollan acciones diferentes y por consiguiente la contribución a la seguridad vial y los resultados obtenidos difieren.

CONCLUSIONES EN RELACIÓN CON LAS EXPERIENCIAS DE ÉXITO ANALIZADAS

- ✓ La creación de agencias responsables de la seguridad vial ha demostrado ser una experiencia exitosa y, aunque es preciso reconocer que hay Consejos de Seguridad Vial que están trabajando con buenos resultados, son numerosos los ejemplos en América Latina y el Caribe de entidades de este tipo que tienen escasa capacidad de actuación, pocos recursos humanos y económicos y bajo grado de compromiso de otras entidades implicadas. Las Agencias deben disponer de un marco legal que recoja su existencia y funcionamiento, les otorgue capacidad de actuación y coordinación, les asigne suficientes recursos humanos y económicos y sería deseable que tuvieran competencias en cuanto a los agentes de vigilancia y control, para evitar las limitaciones en la implementación de las campañas, garantizando el éxito de las medidas.
- ✓ Es necesario priorizar el cumplimiento de las normas existentes y a la creación de normativa más estricta, porque en varios países de la Región es preocupante que existiendo un amplio marco legal no hay datos acerca de su cumplimiento y escasez de medios para realizar la función de control.
- ✓ Para lograr una rápida y efectiva reducción de la accidentalidad, el marco legal se debe enfocar hacia el control y fiscalización de límites de velocidad, la eliminación de alcohol y drogas en la conducción y el uso de dispositivos de protección como el cinturón de

seguridad y el casco. Esta afirmación no implica que el resto de los elementos no sean prioritarios, sino que estas medidas han demostrado ser las más eficaces e impactantes para la rápida reducción de la accidentalidad y sus consecuencias, por su elevada presencia en las causas de siniestralidad vial en la Región.

- ✓ La existencia de un Plan de Seguridad Vial nacional es una garantía de motivación para el trabajo coordinado en materia de seguridad vial y para que logren mayor éxito se deben tener en cuenta las condiciones siguientes:
 - Elaboración en consenso con todas las instituciones públicas y privadas que trabajan en seguridad vial.
 - Incorporación de la sociedad civil.
 - Participación de los medios de comunicación.
 - Objetivos realistas pero ambiciosos, cuantificados y con calendario.
 - Definición de las acciones de acuerdo con los objetivos que se pretenden alcanzar, estableciendo la entidad responsable de su realización y las medidas que se van a implementar para corregir los resultados esperados; así mismo, se debe establecer el calendario de cada acción y el presupuesto asignado.
 - Programación de acciones de seguimiento, incluyendo el diseño de indicadores de resultado y desarrollo.
 - Marco temporal preferiblemente mayor de cuatro años, para permitir desarrollar acciones de largo alcance.
 - Responsabilidad política al más alto nivel posible.
- Estas características han demostrado que son factores de éxito de los Planes de Seguridad Vial, por lo que deberían seguirse a la hora de desarrollar una estrategia de este tipo.

1. INTRODUCCIÓN

El informe “Evaluación de los Avances en Seguridad Vial en América Latina y el Caribe” supone una actualización y valoración de los cambios más significativos respecto al primer documento “Diagnóstico de Seguridad Vial en América Latina y el Caribe” que el Banco Interamericano de Desarrollo realizó en el año 2009, en colaboración con la Asociación Española de la Carretera.

Desde entonces, la situación de la seguridad vial ha sufrido un notable cambio en algunos países con la creación de agencias de seguridad vial, la realización de campañas de educación y concientización, administraciones comprometidas con la “Década de la Seguridad Vial 2010-2020” que lidera Naciones Unidas, etc.

Así mismo, la colaboración de entidades multilaterales en la Región como el BID, el Banco Mundial y el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), entre otros, y la creación de nuevas organizaciones como el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI), han contribuido notablemente a continuar con los avances iniciados hace años en algunos países y a dar los primeros pasos, para mejorar la seguridad vial en otros tantos países de la Región.

Si bien se ha producido un aumento de la accidentalidad y sus consecuencias en varios países, también es cierto que, al mejorar los sistemas de recolección de datos las cifras suelen aumentar, porque se reduce el subregistro de accidentes.

Debido a la evolución económica y social el aumento del tráfico en todos los países, contribuye a una mayor exposición al riesgo que sin duda afecta la siniestralidad.

En la figura 1 se observa, que el indicador de víctimas mortales por cada 100.000 habitantes de la Región, presenta un aumento que pasa de 16,2 en el estudio desarrollado en 2009 a 17,2 actualmente.

Comparativamente se pueden observar los datos de otros países del mundo, algunos de ellos por debajo de la situación de América Latina y el Caribe.

VÍCTIMAS MORTALES / 100.000 HABITANTES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO

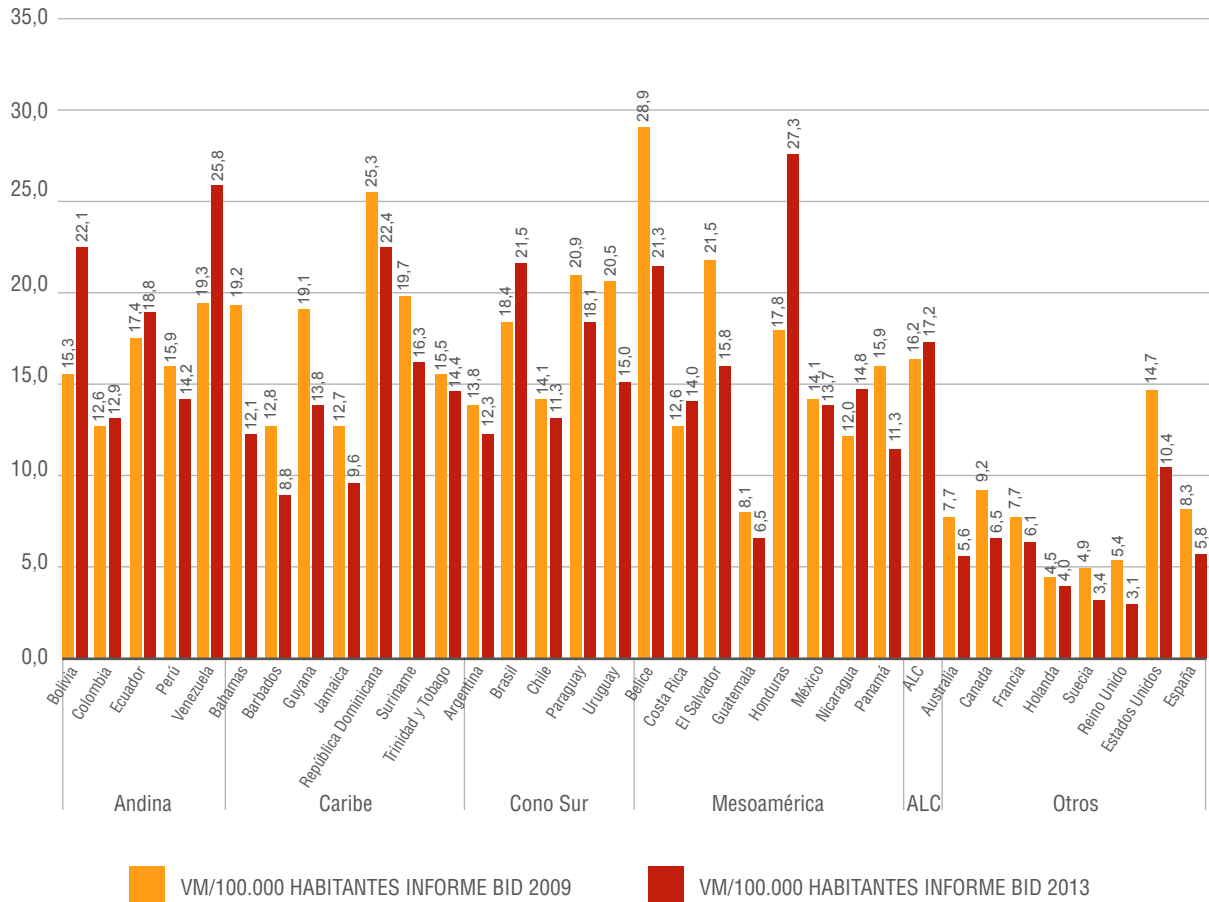


Figura 1. Víctimas mortales por cada 100.000 habitantes en accidentes de tránsito.

En la figura 2 se muestra que la tasa de fallecidos por millón de vehículos en América Latina y el Caribe ha descendido, pasando de un valor de 823 a 636, lo cual indica que el notable aumento del parque automotor ha generado una reducción en este indicador, pero aún por encima de otros países del mundo que muestran valores significativamente más bajos.

VÍCTIMAS MORTALES POR MILLONES DE VEHÍCULOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO

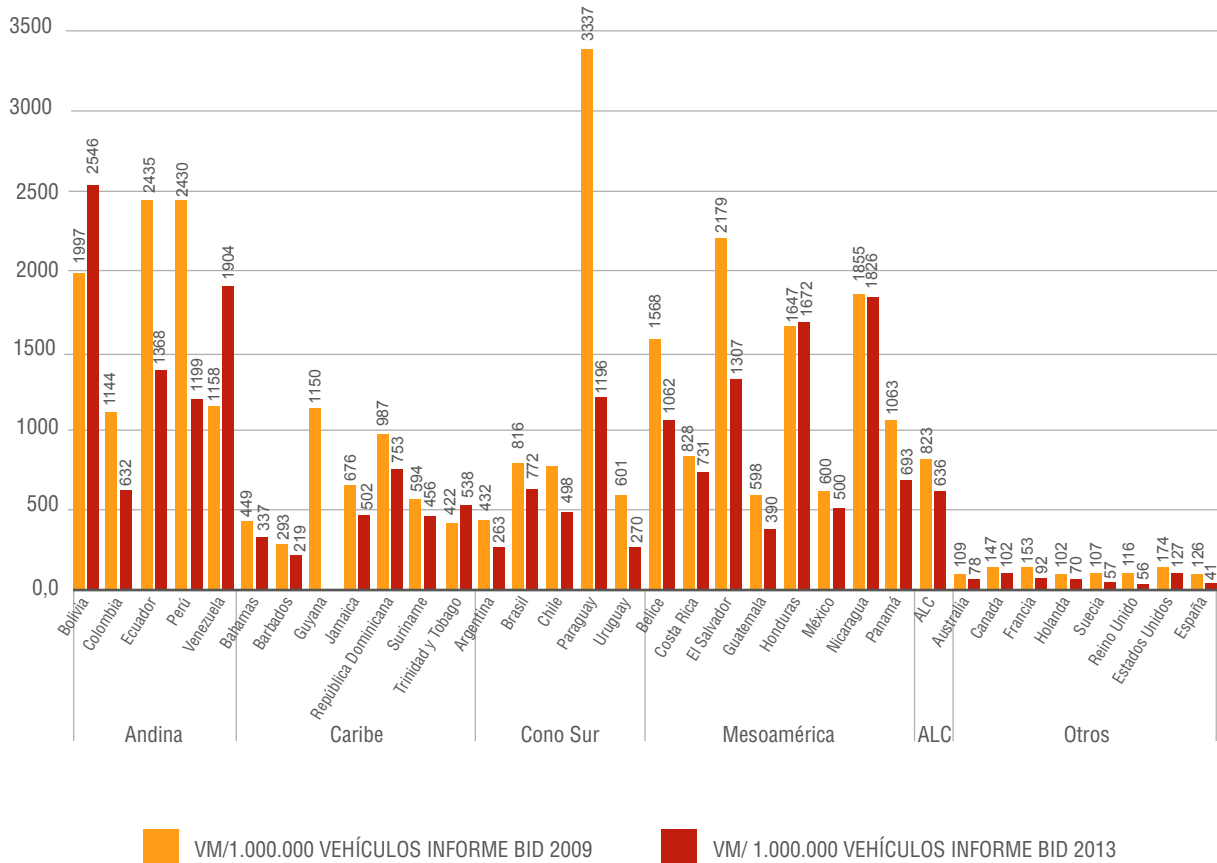
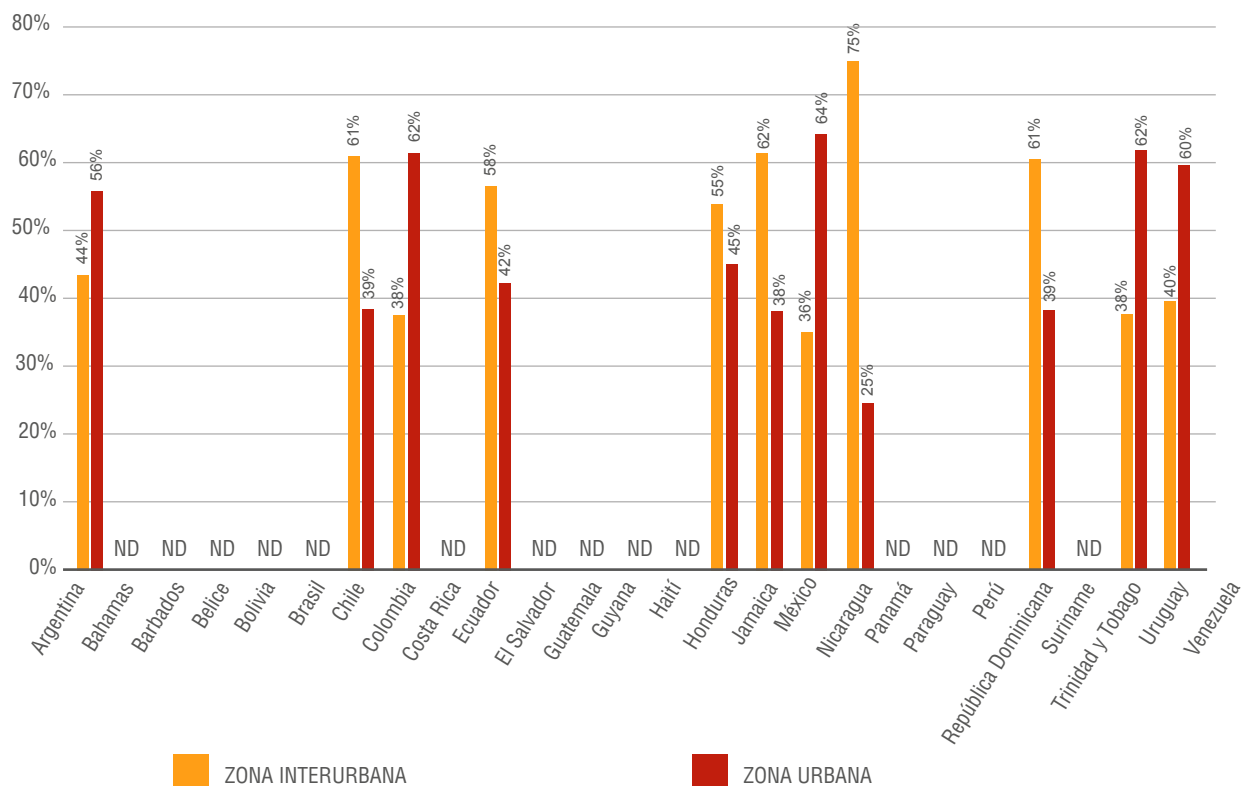


Figura 2. Víctimas mortales por cada millón de vehículos en accidentes de tránsito.

Como se identificó en el año 2009, se mantiene la tendencia de elevada representatividad de los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) en las cifras de fallecidos en accidentes de tránsito.

Si bien, No se dispone de datos para la totalidad de los países de la Región, la media poblacional de usuarios vulnerables fallecidos supera el 50% (52.1%), valor que no es directamente comparable con el 47.1% obtenido en el año 2009, porque los países utilizados para el cálculo fueron diferentes.

El entorno urbano es uno de los grandes retos de la seguridad vial en los países de América Latina y el Caribe. Un buen número de países no disponen de información exacta sobre la accidentalidad urbana, pero los países que la tienen ponen de manifiesto que sus cifras son elevadas y que es alto el porcentaje de usuarios vulnerables, víctimas de accidentes de tránsito que en su mayoría ocurren en el entorno urbano, lo cual refuerza esta teoría.

% VICTIMAS MORTALES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO

NOTA: los datos reflejados en la figura corresponden al año 2012, con las siguientes excepciones: Guatemala, México y Paraguay datos de 2011; Argentina, Brasil y Surinam año 2010 y Venezuela año 2009 (últimos datos disponibles).

Figura 3. Porcentaje de víctimas mortales en accidentes de tránsito.

Principales avances en seguridad vial en América Latina y el Caribe en los últimos años, relativos al factor institucional, legal y de control

En relación con la recolección de datos y análisis de accidentalidad:

- En general, los sistemas de recolección de datos de accidentalidad han mejorado. Un buen número de países siguen los criterios internacionales para recoger datos de fallecidos hasta 30 días, algunos de ellos mediante factores de corrección y sin seguimiento total de la evolución de los heridos. Hay otros que sólo recogen datos de víctimas en el sitio.
- El análisis detallado de la accidentalidad, para extraer conclusiones sobre las víctimas, usuarios vulnerables, causas más frecuentes, factores concurrentes, etc., es aún deficiente en la Región y pocos países lo realizan completamente. Son pocos los avances en ese sentido.

En relación con los aspectos institucionales y de financiamiento:

- Se observan pocos cambios en las entidades que lideran la seguridad vial en la Región. Los países que mostraban avances en el diagnóstico realizado en el 2009 continúan mejorando, mientras que los otros presentan pocos logros.
- En relación con el financiamiento, hay avances en el número de países que han creado mecanismos para incrementar los recursos extra presupuestales para mejorar la seguridad vial a través de la destinación de las multas, de los seguros, o de fondos privados.

En relación con los planes de seguridad vial:

- En este campo, se han producido avances notables porque en la práctica la totalidad de los países disponen de planes alineados con las directrices del Decenio para la Seguridad Vial.

En relación con la legislación en materia de seguridad vial y el control:

- La existencia de marcos legales que regulan la utilización del cinturón, del casco, el consumo de alcohol en la conducción, etc., no presenta grandes cambios en los últimos años, debido a que ya se encontraba bastante avanzada. Hace falta legislación para que el uso de dispositivos de retención infantil sea obligatorio, en lo que no se ha evolucionado al ritmo deseado.
- En general, no se dispone de datos acerca de la efectividad de las campañas de control, ni del seguro obligatorio de vehículos lo cual no permite su evaluación. Es fundamental que se establezcan mecanismos e indicadores para valorar los impactos de esas estrategias y su seguimiento.

Para más información, se solicita consultar el documento “Avances en Seguridad Vial en América Latina y el Caribe 2013”² desarrollado por la Asociación Española de la Carretera para el Banco Interamericano de desarrollo.

El presente documento hace parte de una colección de 4 informes en donde se analizan las experiencias exitosas de la Seguridad Vial sobre los factores: humano, infraestructura, vehículo y legal, desarrolladas en los últimos años en América Latina y el Caribe y un resumen ejecutivo con las principales conclusiones de cada factor.

En el factor institucional, legal y de control, el criterio que se ha aplicado para que una actuación o iniciativa sea considerada como una “experiencia exitosa” ha sido:

- Instituciones públicas y privadas que tengan una extensa trayectoria en actividades para mejorar la seguridad vial, aunque no sea posible cuantificar su impacto en términos de reducción de accidentalidad.
- Planes de seguridad vial, aunque en muchos casos no sea posible cuantificar su impacto en términos de reducción de accidentalidad.

²Documento disponible en <http://publications.iadb.org/handle/11319/3685?locale-attribute=es>

- Creación de registros, sistemas de recopilación de datos y otras evidencias que permitan realizar un mejor control de la situación de la accidentalidad, aunque no se disponga de indicadores de éxito, se trata de iniciativas que son necesarias en otros países.
- Reformas legales especialmente dirigidas a mejorar la seguridad vial.
- Otras experiencias que no se pueden encajar en los casos anteriores.

Es importante destacar que no ha sido posible realizar una recopilación de experiencias exitosas más completa porque algunos países carecen de una sistematización adecuada de la información y en otros no ha sido posible obtenerla.

El documento se ha estructurado en los capítulos siguientes:

- Introducción.
- Metodología de valoración de las experiencias de éxito, de acuerdo con los criterios siguientes:
 - Fortalecimiento de la estructura de seguridad vial
 - Reducción directa de la accidentalidad
 - Alcance de la medida
 - Valoración económica
- Relación de experiencias de éxito relativas al factor institucional, legal y de control.
- Resultados de la aplicación de la metodología de valoración a las experiencias de éxito recopiladas.

2. METODOLOGÍA PARA LA VALORACIÓN DE EXPERIENCIAS DE ÉXITO

Una vez realizada la tarea de recopilación y análisis de las experiencias exitosas en materia de seguridad vial llevadas a cabo en América Latina y el Caribe, incluida en los siguientes capítulos, se desarrolló una metodología capaz de clasificarlas de una manera objetiva y homogénea con el propósito de identificar aquellas que hayan demostrado una mayor eficacia y eficiencia³.

Para ello, en cada una de las experiencias exitosas se valorarán 4 aspectos, tal y como se muestra en la siguiente figura:

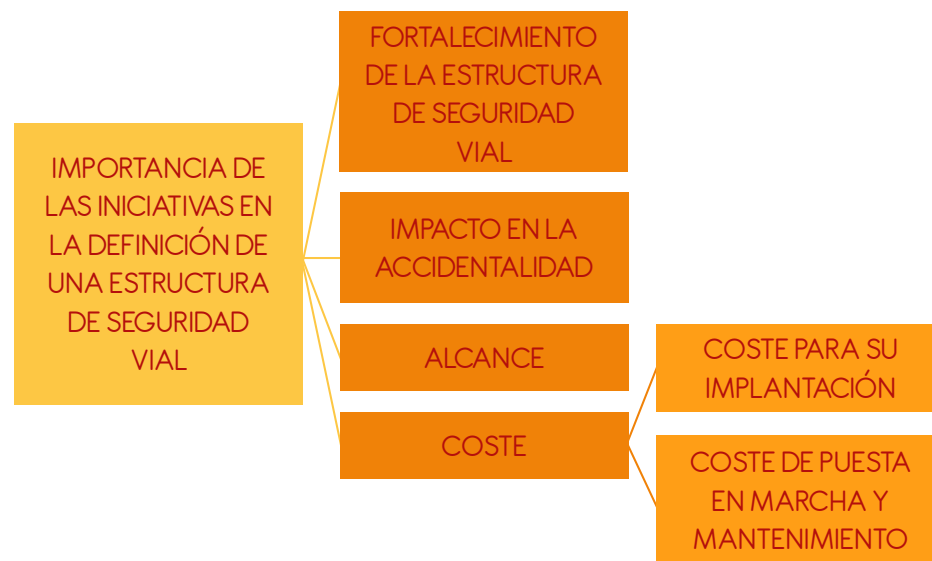


Ilustración 1. Aspectos y sub-aspectos considerados para la clasificación de las experiencias de éxito.

Debe precisarse que las experiencias del factor humano serán comparadas entre sí y no con las de otros factores, como el institucional o el vehículo. De esta manera se creará una clasificación propia para cada uno de los 4 factores analizados:

- Factor humano
- Factor infraestructura
- Factor vehículo

³ La metodología aplicada para la valoración de las iniciativas es de elaboración propia, desarrollada específicamente para el presente estudio, basándose en la experiencia y el conocimiento.

- Factor normativo-legal-institucional:
 - Subfactor institucional
 - Subfactor legal
 - Subfactor planes y estrategias de seguridad vial
 - Subfactor otros aspectos legales

A continuación se detalla el criterio adoptado para la asignación de la puntuación a cada uno de los aspectos valorados.

ASPECTO 1: FORTALECIMIENTO DE LA ESTRUCTURA DE SEGURIDAD VIAL (P_E)

Se valora la medida en función de la respuesta a la siguiente pregunta **¿Se crea una estructura de Seguridad Vial perdurable en el tiempo?** La perdurabilidad de una medida es el aspecto más importante a estimar y que más peso tendrá en la valoración por el impacto a largo plazo en la mejora de la seguridad vial del país o región en la que se aplique.

Existen medidas o iniciativas que, sin suponer una reducción directa de la accidentalidad (y por lo tanto, sin posibilidad de ser valoradas positivamente en el aspecto “reducción directa de la accidentalidad”), implican una mejora considerable en el nivel de seguridad vial de una región o país; es el caso de la creación de agencias de seguridad vial, desarrollo de planes de seguridad vial, reformas necesarias en las leyes de tránsito e implementación de sistemas de inspección técnica de vehículos, entre otras; es común que no existan indicadores para estas iniciativas, pero deben ser valoradas por su indudable contribución a la mejora de la seguridad vial.

Por ésta razón, las iniciativas cuyo efecto sea el fortalecimiento de la estructura de seguridad vial perdurable en el tiempo serán valoradas muy positivamente, independientemente de que se disponga o no de un indicador de resultados.

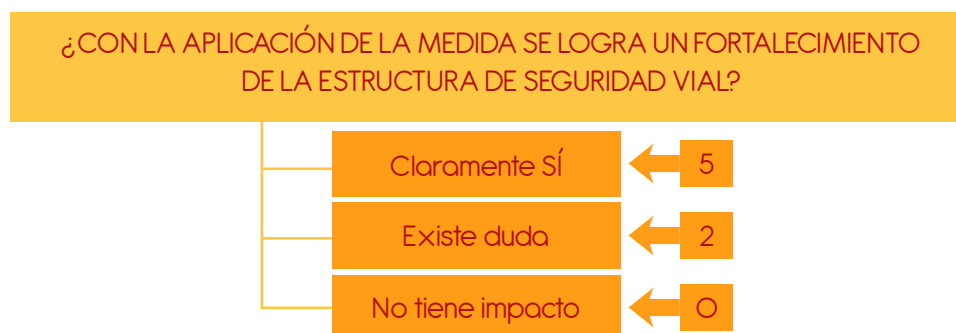


Ilustración 2. Puntuación del aspecto “fortalecimiento de la estructura de seguridad vial”.

ASPECTO 2: REDUCCIÓN DIRECTA DE LA ACCIDENTALIDAD (P_{RA})

En la valoración de la reducción directa de la accidentalidad de una determinada medida, surgen a menudo ciertas complicaciones: falta de mediciones confiables, imposibilidad de cuantificar los resultados debido al carácter de la medida (por ejemplo, el grado de concientización alcanzado por la sociedad gracias a las campañas de divulgación), etc. Por ello, siempre que sea posible, se utilizarán los indicadores cuantitativos disponibles (o cualitativos, si el carácter de la medida lo exige), que deberán poder indicar si la experiencia ha traído consigo o no mejoras representativas en la reducción de siniestralidad.

Para aquellas medidas en las que sea difícil o imposible contar con indicadores cuantitativos por ausencia de mediciones confiables o por el propio carácter de la medida, se utilizará un criterio basado en indicadores cualitativos. También se podrá estimar la efectividad de la medida utilizando los resultados aportados por otras referencias bibliográficas, siempre y cuando las medidas sean comparables (alcance, público objetivo, duración, objetivos perseguidos, etc.).

Se considerará la siguiente valoración:

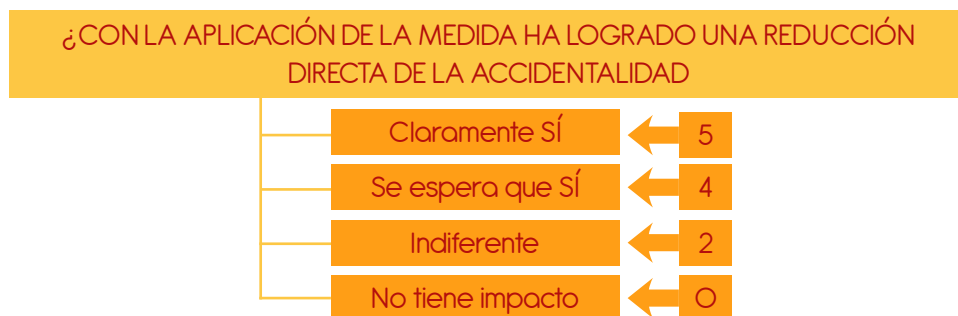


Ilustración 3. Puntuación del aspecto “reducción directa de la accidentalidad”.

ASPECTO 3: ALCANCE DE LA MEDIDA (P_A)

Una medida será tanto más exitosa cuanto mayor sea el grupo de usuarios al que vaya dirigida. La puntuación sugerida es:

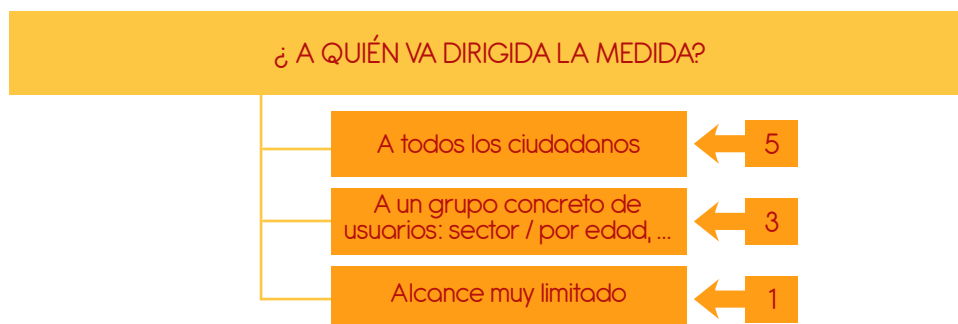


Ilustración 4. Puntuación del aspecto “alcance de la medida”.

ASPECTO 4: COSTE (P_C)

El grado de éxito de una medida puede verse reducido por el coste que conlleva su implementación, puesta en marcha y mantenimiento.

En la valoración de este aspecto se consideran los siguientes sub-aspectos:

- **Dificultades para su implementación (P_I):** A veces una medida supera las barreras económicas y sociales, pero su puesta en práctica se ve afectada por la dificultad de los trámites administrativos, barreras legales, o bien por una serie de requisitos previos necesarios para su implementación.

Como ejemplos se pueden citar las reformas del código penal, que precisa de un periodo de tiempo para ser discutida y aprobada en el Parlamento de la Nación, o la implementación de la licencia de conducir por puntos, para lo cual es necesario contar previamente con un registro único de conductores.

El criterio adoptado para medir las dificultades de implementación es el siguiente:

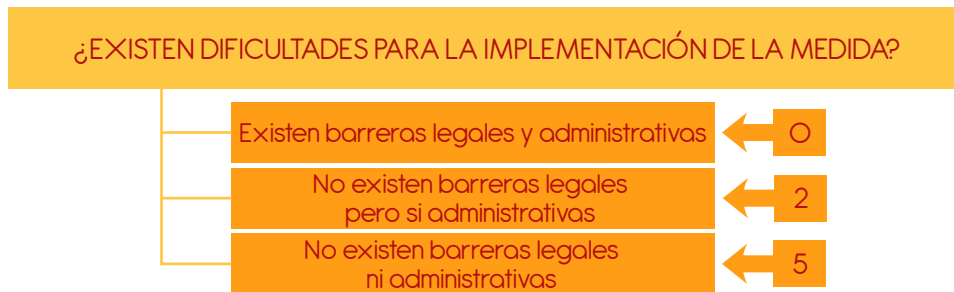


Ilustración 5. Puntuación del aspecto “Dificultades para su implementación”.

- **Coste de puesta en marcha y mantenimiento (P_{CM}):** Al igual que en el caso anterior, cuanto mayor sea el coste de puesta en marcha o mantenimiento que precisa una determinada medida para seguir siendo efectiva con el paso del tiempo, menor será su éxito:



Ilustración 6. Puntuación del aspecto “coste de puesta en marcha y mantenimiento”.

En los casos en los que no ha sido posible obtener el coste real de puesta en marcha y mantenimiento, este ha sido estimado.

REPLICABILIDAD

Si es importante el grado de éxito alcanzado por la medida analizada, también lo es la posibilidad de replicar la experiencia en otra región o país.

En general, todas las medidas son replicables en otros lugares, el que se repliquen o no depende de aspectos tales como el coste, problemas administrativos, legales o la oportunidad del momento. Es por ello, que este aspecto no se considera en la valoración del grado de éxito de una medida.

PONDERACIÓN DE LOS ASPECTOS Y SUB-ASPECTOS

No todos los aspectos tienen la misma importancia a la hora de valorar la idoneidad de una determinada medida. Así pues, el “fortalecimiento de la estructura de seguridad vial” es considerado el aspecto más relevante en esta metodología, por lo que la puntuación obtenida se pondera con el factor 0,5 (50%).

A continuación en orden de importancia se sitúa la “reducción directa de la accidentalidad”, cuya puntuación obtenida se pondera con el factor 0,2 (20%) y el “alcance de la medida” con 0,1 (10%).

Dentro del “Coste” se encuentran dos sub-aspectos, las dificultades de implementación y el de puesta en marcha y mantenimiento, se pondera con el factor 0,2 (20%).

Por lo tanto, la calificación final de cada experiencia responderá a la siguiente expresión:

$$C = 0,5 \cdot P_E + 0,2 \cdot P_{RA} + 0,1 \cdot P_A + 0,2 \cdot P_C$$

Equivalente a la siguiente expresión:

$$C = 0,5 \cdot P_E + 0,2 \cdot P_{RA} + 0,1 \cdot P_A + 0,2 \cdot (0,5 \cdot P_I + 0,5 \cdot P_{CM})$$

Siendo:

- C: Calificación final.
- P_E : Puntuación relativa al fortalecimiento de la estructura de seguridad vial.
- P_{RA} : Puntuación de la reducción directa de la accidentalidad.
- P_A : Puntuación del Alcance de la medida.

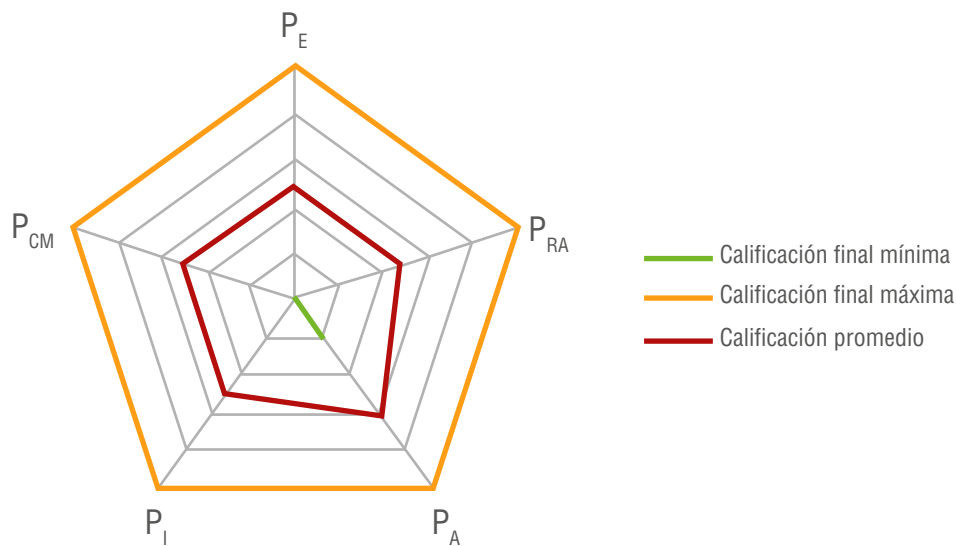
- P_C : Puntuación del Coste total de la medida.
- P_I : Puntuación de las dificultades en la implementación.
- P_{CM} : Puntuación del Coste de puesta en marcha y mantenimiento.

Las medidas se clasifican en función de la calificación final que obtengan según el siguiente criterio:



Una vez aplicada esta metodología a cada experiencia analizada, se ordenan de mayor a menor puntuación.

Se ha incluido un gráfico tipo radar o diagrama de araña con el objeto de permitir una visualización clara de las distancias entre la puntuación obtenida en cada uno de los aspectos valorados para cada medida y el valor medio de los mismos para las experiencias de éxito en seguridad vial relativas al factor valorado. Tal y como se muestra en el gráfico siguiente, cada eje del radar corresponde a uno de los aspectos evaluados, mostrando el valor del mismo para la medida analizada y el valor promedio de todas las medidas. Al unirse los puntos de los valores de cada aspecto se obtiene un polígono irregular que representa el perfil de la medida analizada según los aspectos considerados, permitiendo evaluar su situación respecto al valor promedio.



Gráfica 1. Ejemplo de gráfico tipo radar o diagrama de araña.

Las medidas situadas por encima del valor promedio, son aquellas que han recibido una mejor valoración en todos los aspectos analizados y, por lo tanto, son altamente replicables. Aquellas que obtengan una representación por debajo del promedio, no significa que no puedan ser replicadas, simplemente se brinda información para que, en caso de aplicarse se refuercen los aspectos con menor valoración, aumentando las posibilidades de éxito de la medida.

3. EXPERIENCIAS DE ÉXITO: FACTOR INSTITUCIONAL Y LEGAL

El tráfico es un hecho jurídico, que lo define como “el tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas y de uso público sin más limitaciones que las establecidas en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial” .

La circulación pública requiere una regulación jurídica que establezca una armonía entre los deberes, los derechos y la seguridad de cada usuario de la vía. Un individuo sólo podrá circular por determinadas vías, con ciertas condiciones, con una autorización administrativa (licencias de conducir), etc., establecidas en las normas y leyes del país en donde se encuentre.

En este capítulo se consideran, entre otras: entidades que lideran la seguridad vial en los países, implementación del carnet por puntos, campañas de control sistemático (de velocidad, alcoholemia, cinturón, casco, celular, etc.), instalación de radares, reforma del Código Penal, planes de seguridad vial urbanos e interurbanos, etc.

Se han analizado un total de 45 buenas prácticas distribuidas territorialmente de la siguiente manera:



Las medidas se clasifican por país dependiendo de los resultados obtenidos tras la valoración. En cada caso se recoge la siguiente información:

- Entidad promotora
- Beneficiarios
- Ámbito territorial de aplicación
- Acciones para su implementación
- Duración de la medida
- Descripción de la medida
- Costo de implementación
- ¿Por qué es una buena práctica?
- Éxito de la medida
- Puntuación obtenida en la valoración de la medida
- Análisis de resultados:
 - Fortalezas
 - Debilidades
 - Oportunidades
- Referencias

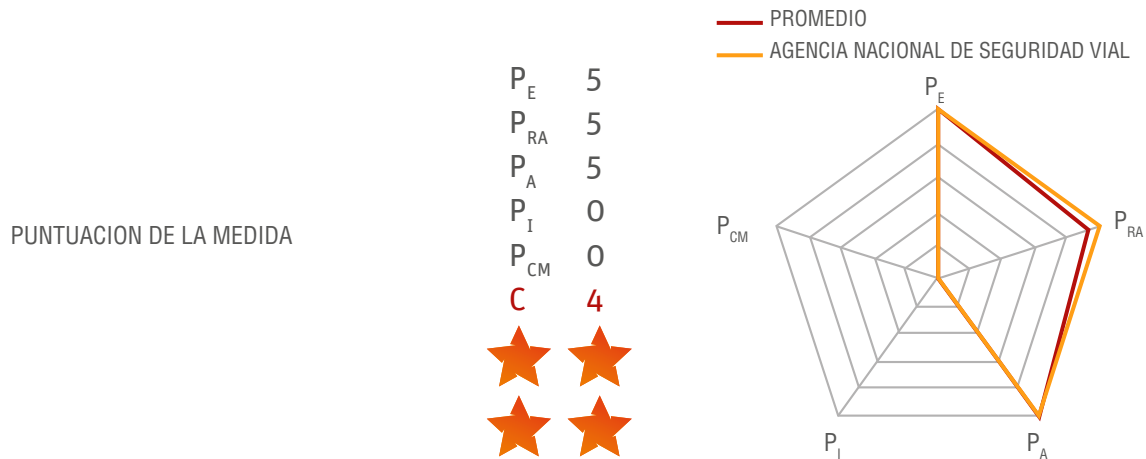
3.1. RELACIÓN DE EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR INSTITUCIONAL

3.1.1. AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ARGENTINA)



FACTOR INSTITUCIONAL	AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL
ENTIDADES PROMOTORAS:	Gobierno de Argentina – Entidad pública.
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Agencia creada por la Ley 26.363.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Entidad creada en el año 2008.
DESCRIPCIÓN	<ul style="list-style-type: none"> En el año 2008 se creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial-ANSV, organismo descentralizado adscrito al Ministerio del Interior y Transportes, con personería jurídica propia, capacidad de actuación y autosuficiencia económica y financiera. Su objetivo es reducir la tasa de accidentalidad del país mediante la promoción, coordinación, control y seguimiento de las políticas de seguridad vial. La creación de esta Agencia Nacional de Seguridad Vial, la definición del marco normativo y el aporte de recursos necesarios para su financiamiento expresan claramente la posición del Gobierno Nacional respecto a la seguridad vial como política de Estado.
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	Que un país disponga de una entidad coordinadora de la seguridad vial, con recursos propios y capacidad para desarrollar programas, se considera una fortaleza porque facilita la implementación de las políticas tendientes a la mejora de la seguridad vial. La ANSV ha obtenido el reconocimiento de expertos en seguridad vial del Banco Mundial.
ÉXITO	Desde la creación de la ANSV la cantidad de víctimas fatales en el lugar del hecho ha disminuido en un 12%. (FUENTE: http://www.alrededoresweb.com.ar/2012/04/la-seguridad-vial-como-politica-de.html). Estos resultados son consecuencia de las acciones llevadas a cabo por la ANSV en todo el país, entre las que se pueden mencionar, los constantes operativos de control vial que incluyen la revisión de velocidad, alcoholemia, uso del cinturón de seguridad y del casco en el caso de los motociclistas, la no utilización del celular durante la conducción, luces bajas encendidas y documentación.

Continuación a la medida de agencia nacional de seguridad vial



ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> • Existe un organismo cuya prioridad es la seguridad vial, con planes de acción, recursos económicos y humanos y alianzas con otros actores públicos y privados de la seguridad vial. • La creación de la Agencia se ha realizado con base en una Ley, por lo que su existencia no queda condicionada a tendencias políticas, ni cambios de gobierno. • Fuerte presencia en medios de comunicación, generando así una mayor concientización social en materia de seguridad vial.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • No existen competencias en cuanto a la policía de tráfico, por lo que las campañas de control tienen limitaciones para su implementación.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • Valorar la incorporación de competencias en las Agencias, incluyendo labores de control y sanción.
REFERENCIAS	Agencia Nacional de Seguridad Vial (www.seguridadvial.gov.ar/)	

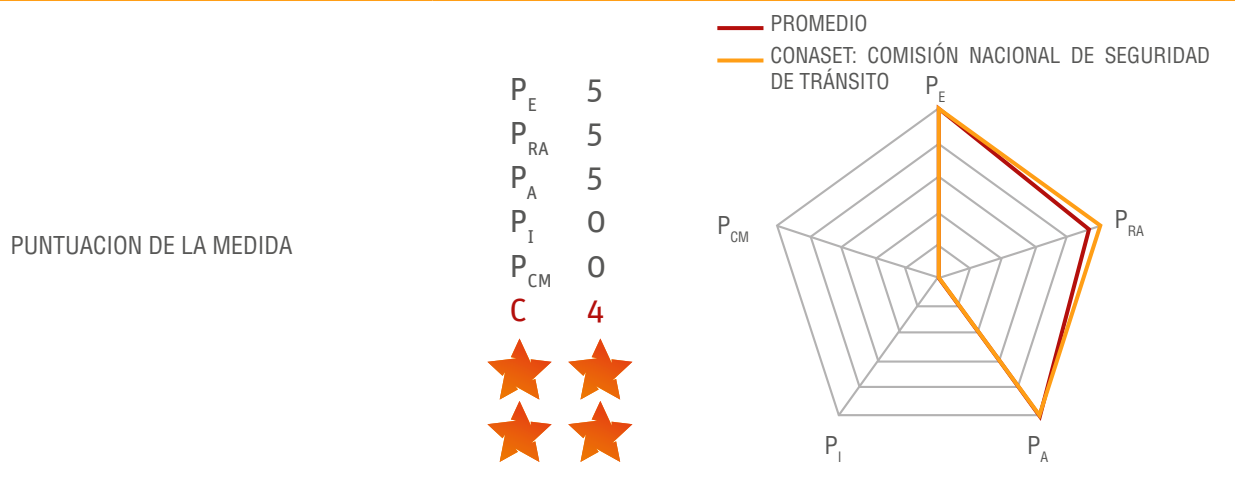
3.1.2. CONASET: COMISIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD DE TRÁNSITO [CHILE]



FACTOR INSTITUCIONAL	CONASET: COMISIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD DE TRÁNSITO
ENTIDADES PROMOTORAS:	Iniciativa del Gobierno de Chile, compuesta por los Ministerios: de Transportes y Telecomunicaciones, de Obras Públicas, Secretaría General de Gobierno, del Interior, de Vivienda y Urbanismo, de Educación, Secretaría General de la Presidencia, de Salud, de Justicia y Carabineros de Chile.
BENEFICIARIOS	A la Sociedad en general.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Entidad creada por Decreto Supremo en 1993.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Creada en 1993.
DESCRIPCIÓN	<p>La Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET) es un organismo interministerial creado, mediante Decreto Supremo 223 (1993) y posteriormente por el Decreto 203/2014, como una comisión asesora del Presidente de la República, teniendo en cuenta el grave daño social y económico que representaban los accidentes de tránsito y la necesidad de enfrentar integralmente el tema en el país. Todas las acciones de CONASET, están enfocadas a dos objetivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar una conducta ética de seguridad de tránsito en todos los usuarios de las vías: peatones, conductores y pasajeros. • Lograr que los factores de riesgos de accidentes de tránsito estén bajo control. <p>Los cinco medios fundamentales para lograr estos objetivos, son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Las Comunicaciones: que posicionan la seguridad de tránsito como un campo especial que apunta a una mejor calidad de vida. • La Educación: que forma hábitos y condiciones de seguridad. • Las Agencias Técnicas: que desarrollan y operan instrumentos. • La Red de Actores: que se extiende por toda la sociedad y multiplica el concepto de seguridad de tránsito como parte de una mejor calidad de vida. • Un Sistema Normativo: que sea respetado por su eficacia y coherencia. <p>Actualmente, CONASET tiene como misión “Adherir a la meta de Naciones Unidas de reducción de 50% de fallecidos en accidentes de tránsito del 2010 al 2020, mediante el logro de avances importantes en temas normativos, de fiscalización y educación a la ciudadanía”, para ello ha adoptado el siguiente lema: “Cuando la misión es salvar vidas, ningún esfuerzo es suficiente”.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	Que un país disponga de una entidad coordinadora de la seguridad vial, con recursos propios y capacidad para desarrollar programas se considera una fortaleza porque facilita la implementación de políticas tendentes a la mejora de la seguridad vial. Entre las políticas públicas desarrolladas destacan: implementación de la “Ley Tolerancia 0” alcohol y conducción, incorporación de educación vial en los colegios e implementación del programa “Mejores Conductores para Chile”, el cual contempla principalmente exámenes de conducir más exigentes y mejor formación de conductores.

Continuación a la medida de conaset: comisión nacional de seguridad de tránsito

ÉXITO	<p>A continuación se enumeran las principales iniciativas desarrolladas:</p> <p>Periodo 1990-2000:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Introducción de equipos alcotest 2. Política Nacional de Seguridad de Tránsito 3. Normativa de resaltos reductores de velocidad. 4. Reglamento casco conductores y ocupantes de motos 5. Promoción tratamiento de puntos negros 6. Manual de operaciones vehículos de emergencia ABC (Ambulancia, Bomberos y Carabineros) <p>Periodo 2001-2010:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Requisitos y uso obligatorio del sistema de retención infantil 2. Norma que fija condiciones de seguridad y criterios de construcción para buses interurbanos. Normas para vehículos de carga: cintas retrorreflectantes, luces laterales y parachoques antiempotramiento 3. Uso de luces diurnas en vías no urbanas 4. Manual de Tratamientos de puntos negros con medidas correctivas de bajo costo 5. Actualización Manual de Señalización de Tránsito <p>Periodo 2011- actualidad:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nuevo sistema de otorgamiento de licencias de conducir 2. Normativas Ley de Tolerancia Cero y Ley Emilia 3. Estudios de comportamiento, estudios de opinión Pública Seguridad Vial, estudio observación del uso del Casco en Motocicletas, del uso del Cinturón de Seguridad
-------	--



ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> • Existe un organismo cuya prioridad es la seguridad vial, con planes de acción, recursos económicos y humanos y alianzas con otros actores públicos y privados de la seguridad vial. • La creación de la Comisión se ha realizado con base en una Ley, por lo que su existencia no queda condicionada a tendencias políticas ni cambios de gobierno.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • No se aprecian.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • La línea de trabajo de CONASET puede ser un ejemplo a seguir para otros países de la Región.

REFERENCIAS	CONASET - http://www.conaset.cl/
-------------	---

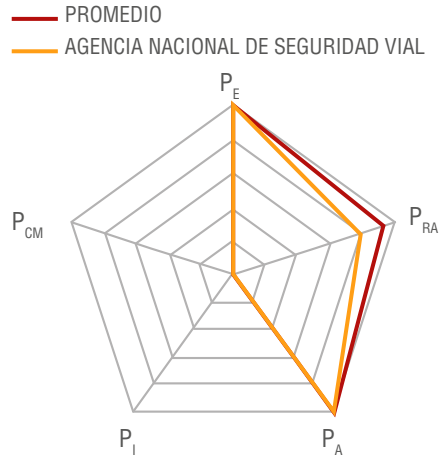
3.1.3. AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (COLOMBIA)



FACTOR INSTITUCIONAL	AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL
ENTIDADES PROMOTORAS:	Gobierno de Colombia – Entidad pública.
BENEFICIARIOS	A la Sociedad en general.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Ley de la República 1702.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Entidad creada en diciembre de 2013.
DESCRIPCIÓN	<p>Se creó la Unidad Administrativa Especial denominada Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), entidad descentralizada, del orden nacional que forma parte de la Rama Ejecutiva, con personalidad jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al Ministerio de Transporte.</p> <p>La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es un organismo que otorga herramientas al gobierno para prevenir y reducir la accidentalidad en Colombia.</p> <p>Es la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional.</p> <p>Coordina organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito.</p> <p>La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tiene como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidas a dar cumplimiento a los objetivos y políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional.</p> <p>Su fuente de financiación será el 3 % del recaudo del SOAT.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	Organismo rector de la seguridad vial con recursos propios, lo que facilitará la aplicación de políticas de mejora de la seguridad vial.
ÉXITO	<p>La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tiene previsto comenzar a operar a partir de julio de 2014, y se constituye como una institución independiente con autonomía administrativa.</p> <p>Actualmente se encuentra en proceso de reglamentación.</p> <p>Entre las funciones de la Agencia, destacan la planificación, regulación, información y control en materia de seguridad vial y apuntará a la prevención, lucha contra accidentalidad y educación vial.</p>

Continuación a la medida de agencia nacional de seguridad vial

PUNTUACION DE LA MEDIDA



ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> Existe un organismo cuya prioridad es la seguridad vial, con planes de acción, recursos económicos propios y humanos y alianzas con otros actores públicos y privados de la seguridad vial. La Agencia ha sido creada por una Ley, por lo que su existencia no queda condicionada a tendencias políticas ni cambios de gobierno.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Dificultades para su puesta en marcha, actualmente se encuentra en proceso de reglamentación.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Fomentar la participación de los medios de comunicación y la sociedad civil, con el objetivo de generar una mayor concientización social en materia de seguridad vial.
REFERENCIAS	contralaviolenciavial.org/legislaciona/colombia-se-crea-la-agencia-nacional-de-seguridad-vial/gmx-niv35-con165.htm	

3.2. VALORACIÓN DE EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR INSTITUCIONAL.

En el campo del factor institucional, se valoraron 3 experiencias, con una calificación final buena (tres estrellas) o muy buena (cuatro estrellas)

PAÍS	EXPERIENCIA	CALIFICACIÓN
Chile	CONASET: Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito	★★★★
Argentina	Agencia Nacional de Seguridad Vial	★★★★
Colombia	Agencia Nacional de Seguridad Vial	★★★

PAÍS	EXPERIENCIA	PUNTUACIÓN					CALIFICACIÓN
		P_E	P_{RA}	P_A	P_I	P_{CM}	
Argentina	Agencia Nacional de Seguridad Vial	5	5	5	0	0	4
Chile	CONASET: Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito	5	5	5	0	0	4
Colombia	Agencia Nacional de Seguridad Vial	5	4	5	0	0	3,8
VALORES PROMEDIO		5	4,7	5	0	0	3,9

Siendo:

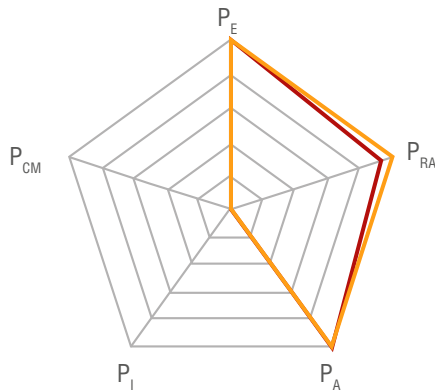
- P_E : Puntuación relativa al fortalecimiento de la estructura de seguridad vial.
- P_{RA} : Puntuación de la reducción directa de la accidentalidad.
- P_A : Puntuación del Alcance de la medida.
- P_I : Puntuación de las dificultades en la implementación.
- P_{CM} : Puntuación del Coste de puesta en marcha y mantenimiento.

La calificación promedio de las medidas analizadas, ha sido de 3,9. El siguiente gráfico resume la valoración de las experiencias en el factor institucional:



AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (Argentina)

■ PROMEDIO ■ MEDIDA

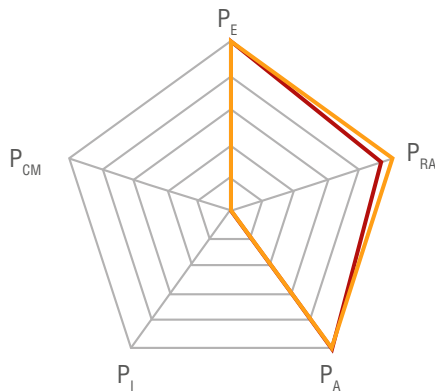


Se trata de una iniciativa que fortalece la estructura vial del país, con personalidad propia capacidad de actuación y autosuficiencia económica y financiera, cuyo objetivo es la reducción directa de la accidentalidad.

Los altos costos de implementación, puesta en marcha y mantenimiento, unido a las dificultades administrativas y legales para su constitución, penalizan la calificación final obtenida.

COMICIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD DE TRÁNSITO - CONASET (Chile)

■ PROMEDIO ■ MEDIDA

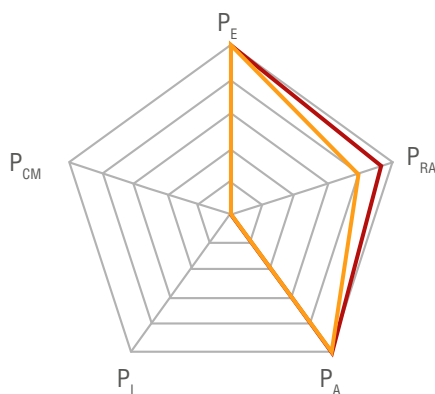


Organismo interministerial cuya misión es “...Adherir a la meta de Naciones Unidas de reducción de 50% de fallecidos en accidentes de tránsito el 2010 al 2020...”.

Los altos costos de implementación, puesta en marcha y mantenimiento, unidos a las dificultades administrativas y legales para su constitución, penalizan la calificación final obtenida.

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (Colombia)

■ PROMEDIO ■ MEDIDA



Unidad Administrativa con personalidad jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, que otorga herramientas al gobierno para prevenir y reducir la accidentalidad en Colombia.

Las dificultades legales y administrativas para su creación unidas al elevado coste económico, disminuyen la calificación final obtenida.

3.3. RELACIÓN DE EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR LEGAL

3.3.1. NORMAS PARA LAS ACTIVIDADES DE LAS MOTOS DE CARGA Y MOTOTAXI (BRASIL)



FACTOR LEGAL

NORMAS PARA LAS ACTIVIDADES DE LAS MOTOS DE CARGA Y MOTOTAXI

ENTIDADES PROMOTORAS:	Gobierno de Brasil – Entidad pública.
BENEFICIARIOS	Grupos particulares de usuarios: Trabajadores de moto carga y mototaxi.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Resolución N° 356/2010.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Las normas entraron en vigencia en 2013.

A partir del 2 de enero de 2013 entraron en vigencia las nuevas normas para fiscalizar las actividades de motos de carga y mototaxi de todo el país. Los principales puntos de la Resolución N° 365/2010 son los siguientes:

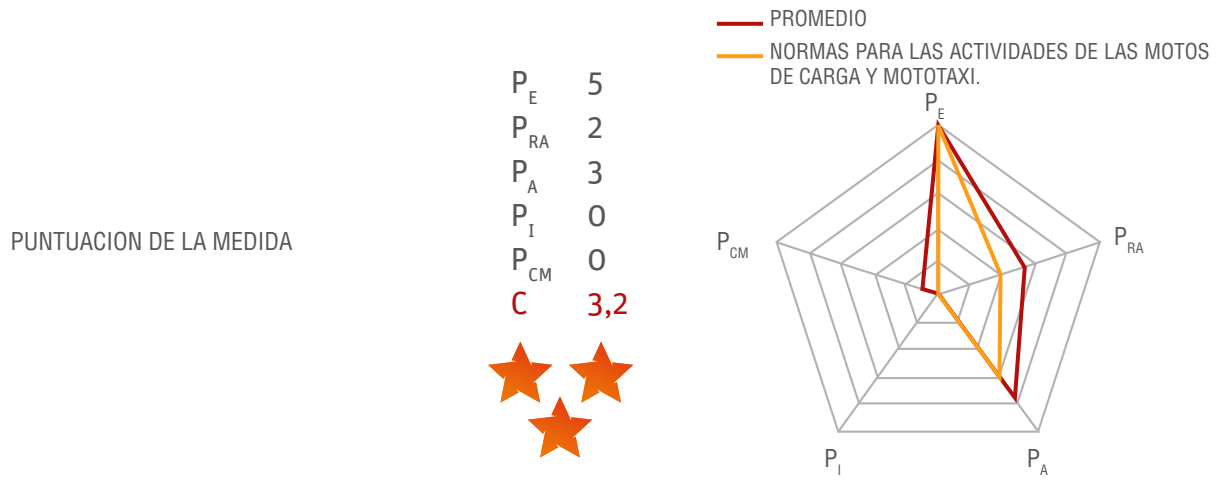
- El consejo Nacional de Tránsito (CONTRAN) regulará los requisitos necesarios para el correcto ejercicio de la profesión.
- La actividad debe estar reglamentada por la Prefectura y los vehículos registrados en el Departamento Nacional de Tránsito (DETRAN) en la categoría correcta, con una placa de fondo rojo caracteres en blanco, poseer los equipamientos y accesorios complementarios.
- Los conductores deben tener un mínimo de 21 años, poseer licencia en categoría “A” al menos dos años y haber hecho un curso especializado.

DESCRIPCIÓN



COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	La Resolución N° 356, establece los requisitos mínimos de seguridad para el transporte remunerado de pasajeros (moto-taxi) y de cargas (motofrete) para motocicletas y scooters, así como otras medidas encaminadas a la mejora de la seguridad vial.
ÉXITO	La normativa regula todos los aspectos relacionados con el transporte de carga y pasajeros en vehículos de dos ruedas con el objeto de disminuir el número de accidentes y sus consecuencias.

Continuación a la medida de normas para las actividades de las Motos de carga y mototaxi



ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> La creación de un marco legal constituye una garantía para la mejora de la seguridad vial de los usuarios de motos de carga y mototaxis.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> La normativa si no está acompañada de una fuerte labor de control asociado a multas, no garantiza por sí misma el cumplimiento.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Valorar la realización de actividades de control y sanción a los infractores. Realizar campañas de concientización y sensibilización a los usuarios de motocicletas respecto a los requisitos mínimos de seguridad vial para la utilización de este tipo de vehículos.

REFERENCIAS

www.detran.pe.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=629&Itemid=256
www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_356_10.pdf
 OISEVI - www.oisevi.org/a/

3.3.2. PROPUESTA DE LEY PARA LA FORMACIÓN DE CONDUCTORES (BRASIL)

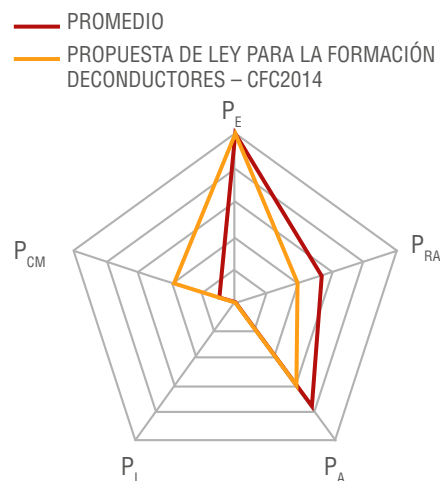
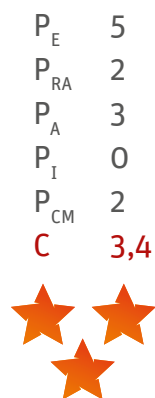


FACTOR LEGAL

PROPUESTA DE LEY PARA LA FORMACIÓN DE CONDUCTORES – CFC2014

ENTIDAD PROMOTORA	Observatório Nacional de Segurança Viária – OSCIP: Organização da Sociedade Civil de Interesse Público.
BENEFICIARIOS	Grupos particulares de usuarios: Conductores en Formación.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Desarrollo de una nueva Ley.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Iniciada en marzo de 2014.
DESCRIPCIÓN	<p>Elaboración de una nueva propuesta de Ley y Directrices Básicas de enseñanza para el proceso de aprendizaje y formación de conductores de vehículos automotores en Brasil, considerando la multidisciplinariedad de habilidades necesarias para los nuevos conductores y la coherencia entre todas las etapas de aprendizaje:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El aprendizaje del conductor – instructores y examinadores. • Los contenidos, métodos, técnicas y exámenes aplicados. • Las instituciones. <p>Fueron estructurados tres (3) grupos de análisis:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Habilitación. • Centros de Formación de Conductores. • Post-habilitación.
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	El estudio consideró que el resultado del proceso de habilitación (aprendizaje) es fruto de una acción colectiva y está directamente relacionado con las estructuras en las cuales la práctica educativa está insertada, por esa razón, el proyecto descrito puede auxiliar la formación y el aprendizaje de conductores.
ÉXITO	Alteración legislativa del proceso de formación y aprendizaje de los conductores brasileños, a través de acción del poder ejecutivo y legislativo federal.

PUNTUACION DE LA MEDIDA



Continuación a la medida de propuesta de ley para la formación de conductores

ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> • La creación de un marco legal constituye una garantía para la mejora de la formación de conductores. • Mejora el actual sistema de capacitación de conductores aumentando su conciencia sobre la responsabilidad que supone el manejo de un vehículo.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • Incertidumbres acerca de la promulgación de la Ley, su implementación y el marco temporal para su entrada en vigor.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • Una propuesta de ley elaborada por una organización civil, puede no progresar si no se ha realizado desde el consenso de todos los implicados y con apoyo político significativo.
REFERENCIAS		www.onsv.org.br

3.3.3. LEY DE TOLERANCIA CERO (CHILE)



FACTOR LEGAL	ALCOHOL Y CONDUCCIÓN: LEY TOLERANCIA CERO
ENTIDAD PROMOTORA	Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET) – entidad pública.
BENEFICIARIOS	A la Sociedad en general.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo de la Ley Tolerancia Cero. • Controles policiales: Plan de Fiscalización por los Carabineros de Chile: Controles preventivos normales. Y Control Cero Alcohol (procedimiento especial). Desde su implementación han aumentado los controles de 52.000 a 182.000. Para el año 2015 la cantidad de controles se incrementará significativamente con la entrada en operación de equipos respiratorios evidenciales. • Campañas comunicacionales de prevención. • Inclusión de los riesgos del consumo de alcohol y drogas, como uno de los contenidos principales del nuevo examen teórico para obtener la licencia de conductor.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Proceso iniciado en marzo de 2012.
DESCRIPCIÓN	<p>En Chile si bien existía legislación del consumo de alcohol en conductores desde el año 2004 que establecía sanciones penales y administrativas, para quienes conducían bajo la influencia del alcohol (entre 0,5 y 1,0 gramo de alcohol por litro de sangre) y en estado de ebriedad (más de un gramo de alcohol por litro de sangre), el 20% de los fallecidos por accidentes de tránsito en el país tenían directa relación con el consumo de alcohol, dado que no existía un programa de educación vial respecto al tema y tampoco una fiscalización suficiente y efectiva como para inhibir el consumo de alcohol en conductores.</p> <p>La “Ley Tolerancia Cero”, fue apoyada prácticamente de forma unánime en el Parlamento, a comienzos de 2012. Esta Ley estableció límites tolerables de alcohol más bajos: el estado bajo la influencia del alcohol, se estableció a partir de 0,3 (se considera que el límite 0,3 es un límite tal que permite descartar riesgos de falsos positivos, pero es tan bajo que incluso una copa podría hacer marcar); mientras que el estado de ebriedad se consideró a partir de 0,8. También aumentaron fuertemente las sanciones de suspensión de la licencia del conductor. A continuación se recoge un resumen gráfico de la nueva ley:</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	<p>Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado- Costos de equipamiento y de campañas masivas.</p> <p>Ayuda estatal y fondos públicos locales.</p>



Continuación a la medida de

¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?

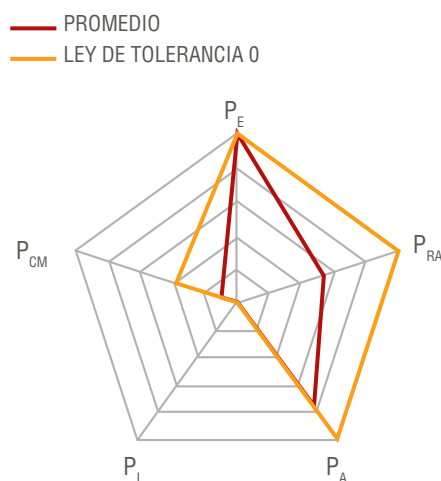
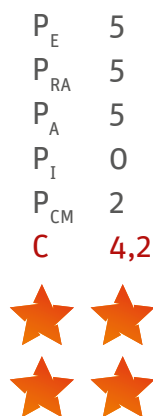
Desde su implementación la ciudadanía valoró positivamente la política pública (sobre el 80% de apoyo ciudadano), lográndose una considerable reducción de los siniestros y víctimas en accidentes de tránsito por consumo de alcohol.

ÉXITO

Se contaba con un número reducido de alcoholímetros a nivel nacional, con los que se efectuaban insuficientes fiscalizaciones por año considerando el amplio parque vehicular. Los resultados de los controles aleatorios en calles y carreteras mostraron que más del 20% de los conductores fiscalizados eran sancionados por estar bajo la influencia del alcohol o en estado de ebriedad, especialmente durante las noches y fines de semana.

Con la entrada en vigor de la nueva Ley, los fallecidos por esta causa bajaron 28% a nivel nacional pasando de 205 víctimas fatales en 2011 a 148 en 2012 y a la misma cantidad en 2013.

PUNTUACION DE LA MEDIDA



ANÁLISIS DE RESULTADOS

FORTALEZAS

- El desarrollo legislativo ha sido acompañado de campañas de concientización e información, así como de un importante apoyo ciudadano, lo que ha permitido acelerar el trámite de la ley.
- La entrega a los Carabineros de mejor y mayor equipamiento para controlar y fiscalizar mediante el uso de alcotest evidenciales, ha permitido agilizar el proceso e incrementar la cantidad de controles.

DEBILIDADES

- No se aprecian.

OPORTUNIDADES

- Realizar campañas de concientización y sensibilización a los usuarios sobre los peligros de la conducción bajo los efectos del alcohol.
- Valorar la posibilidad de incorporar el consumo de drogas a la Ley.

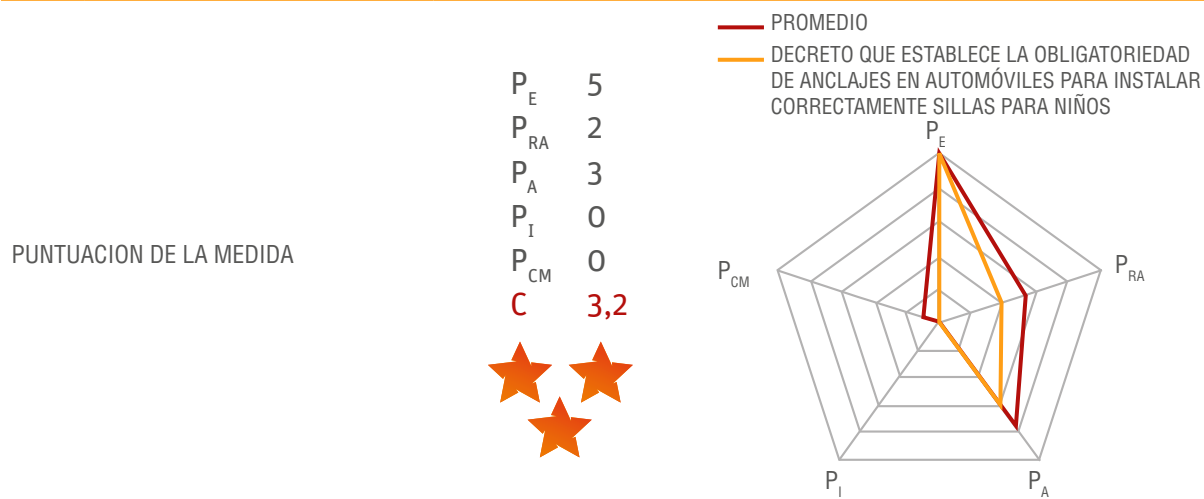
REFERENCIAS

www.conaset.cl
www.conaset.cl/videos-alcohol.html

3.3.4. DECRETO QUE ESTABLECE LA OBLIGATORIEDAD DE ANCLAJES EN AUTOMÓVILES PARA INSTALAR CORRECTAMENTE SILLAS DE NIÑOS (CHILE)



FACTOR LEGAL		DECRETO QUE ESTABLECE LA OBLIGATORIEDAD DE ANCLAJES EN AUTOMÓVILES PARA INSTALAR CORRECTAMENTE SILLAS PARA NIÑOS
ENTIDAD PROMOTORA	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de CONASET.	
BENEFICIARIOS	Grupo particular de usuarios: niños en edad de utilizar los sistemas de retención infantil.	
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.	
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Desarrollo normativo.	
DURACIÓN DE LA MEDIDA	En febrero de 2014 el decreto se encontraba en la Contraloría para su aprobación, estableciendo un plazo de 36 meses para la entrada en vigencia a partir de su publicación en el Diario Oficial.	
DESCRIPCIÓN	<p>Con el objetivo de contribuir a que los niños involucrados en accidentes de tránsito estén protegidos de la mejor manera posible, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de CONASET, elaboró un decreto que establece como obligación que los automóviles cuenten con anclajes para las sillas de seguridad para menores.</p> <p>Se trata de una modificación al Decreto Supremo 26/00 del MTT, que incorpora como requisito obligatorio que los vehículos de menos de 2.700 kg., cuenten con sistemas ISOFIX o LATCH, consistentes en anclajes que simplifican y garantizan la correcta instalación del asiento de seguridad para niños sin necesidad de utilizar el cinturón de seguridad que viene incorporado de origen.</p>	
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado.	
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	<p>Según cifras de la OMS, usadas correctamente, estas sillas pueden reducir en un 70% las muertes en menores de un año y entre 54% y 80% las de los niños de corta edad.</p> <p>Esta nueva normativa, permitirá asegurar la instalación correcta del asiento de seguridad contribuyendo a evitar que más niños sean víctimas de accidentes de tránsito.</p>	
ÉXITO	Actualmente la Ley de Tránsito prohíbe el traslado de menores de 8 años de edad en los asientos delanteros de un automóvil, debiendo ser transportados en el asiento trasero y utilizando siempre el cinturón de seguridad; así mismo, obliga a los automovilistas a transportar a los menores de 4 años de edad en sillas de seguridad de acuerdo con su peso y edad.	



Continuación a la medida de decreto que establece la obligatoriedad de anclajes en automóviles para instalar correctamente sillas para niños

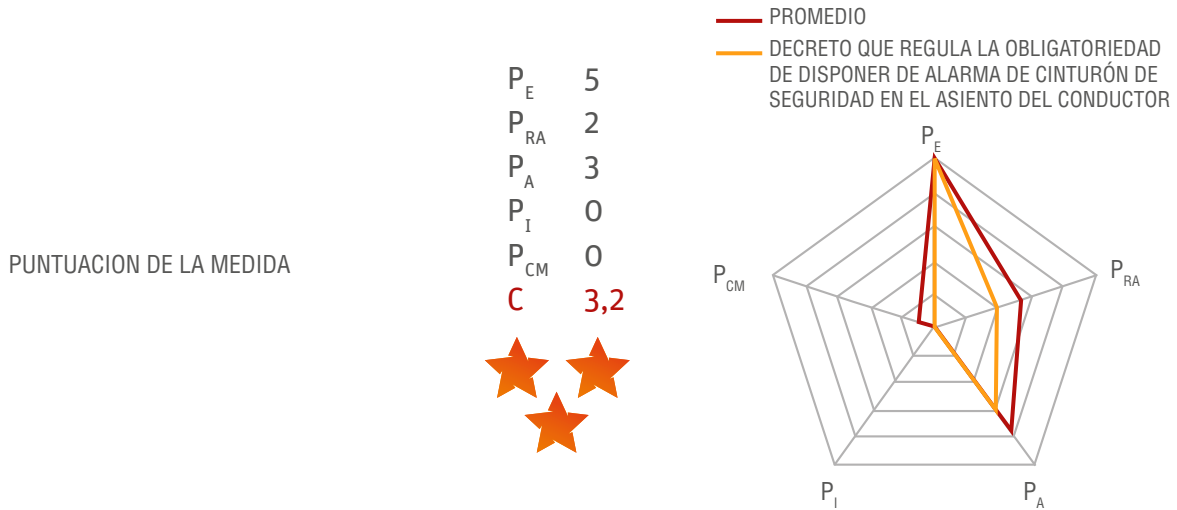
ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> La creación de un marco legal supone una garantía para la mejora de la seguridad de los más jóvenes, de cara a permitir la utilización adecuada de los sistemas de retención infantil.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> El plazo de 36 meses para su entrada en vigor parece excesivo.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Coordinar estas iniciativas con otras medidas de mejora de la seguridad de los vehículos. Realizar campañas de concientización y sensibilización a los usuarios acerca de la necesidad de transportar a los niños y bebés con los dispositivos de seguridad requeridos.
REFERENCIAS	www.conaset.cl/archivos/category/saladeprensa-page-4.html	

3.3.5. DECRETO QUE REGULA LA OBLIGATORIEDAD DE DISPONER DE ALARMA DE CINTURÓN DE SEGURIDAD EN EL ASIENTO DEL CONDUCTOR. (CHILE)



FACTOR LEGAL	DECRETO QUE REGULA LA OBLIGATORIEDAD DE DISPONER DE ALARMA DE CINTURÓN DE SEGURIDAD EN EL ASIENTO DEL CONDUCTOR
ENTIDAD PROMOTORA	Gobierno de Chile – entidad pública.
BENEFICIARIOS	Grupo particular de usuarios: conductores de vehículos.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Desarrollo normativo.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Modificación de Decreto N° 26, de 2000, aprobado el 11 de noviembre de 2013 y que entra en vigor en mayo 2015.
DESCRIPCIÓN	<p>Con el objetivo de reforzar el uso del cinturón de seguridad, un nuevo decreto, obligará a todos los fabricantes que importan vehículos a que éstos cuenten con sensores que recuerden su uso al conductor. Para ello, la industria automotriz contará con 18 meses de plazo para acatar la norma independiente del valor del automóvil.</p> <p>Si bien gran parte de los vehículos que actualmente se comercializan en el país lo incluyen, en muchos modelos los fabricantes optan por no incorporar el sistema.</p> <p>El Decreto entrará en vigencia en mayo de 2015 y hace obligatorio que todos los nuevos vehículos motorizados livianos vengan con la alarma de uso del cinturón de seguridad en el asiento del conductor incorporada.</p> <p>El Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV) será el organismo encargado de homologar las características técnicas de todos los automóviles.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	<p>La alarma recordatoria es un elemento de seguridad que ayudará a crear conciencia en los conductores sobre el uso del dispositivo, para proteger su vida y la de otras personas.</p> <p>Con esta medida se busca que todos los automóviles independientemente de su precio o tipo, cuenten con esta herramienta.</p> <p>Seat Belt Reminder Assessment Protocol del EuroNCAP indica “...la intención de los avisos de cinturones es animar a ese primer grupo al uso del cinturón, pero al mismo tiempo que no sea tan molesto el recordatorio que algunos usuarios tomen medidas indeseadas para desconectar el sistema. Estas acciones incluyen romper o cortar conexiones eléctricas que puedan causar daños graves que comprometan la seguridad del vehículo...”</p>
ÉXITO	La Organización Panamericana de la Salud, señala que la utilización del cinturón de seguridad reduce el riesgo de lesión mortal del conductor y de los pasajeros de los asientos delanteros en un 40% a 50%, y de los pasajeros de los asientos traseros hasta en un 75%.

Continuación a la medida de decreto que regula la obligatoriedad de disponer de alarma de cinturón de seguridad en el asiento del conductor



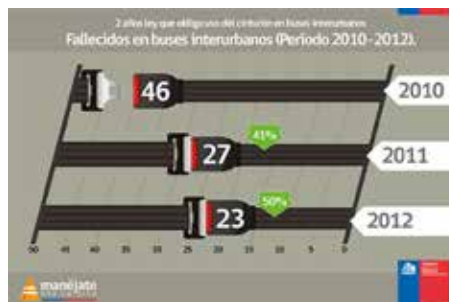
ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> La creación de un marco legal constituye una garantía para la mejora de la seguridad de los usuarios de los vehículos, de cara a aumentar el uso del cinturón. Genera un mayor compromiso de los usuarios de vehículos en el uso del cinturón de seguridad.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Debería implantarse para todos los asientos, no sólo para el del conductor.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Desarrollo de campañas de concientización y sensibilización sobre la importancia del uso del cinturón de seguridad. Coordinar estas medidas con otras iniciativas para mejora de la seguridad de los vehículos.
REFERENCIAS	<p>www.fiaregion4.com/novedades/noticias/nuevos-vehiculos-deberan-contar-con-sensores-para-el-uso-del-cinturon-de-seguridad.html</p> <p>www.sanjoaquin.cl/sj2010/web/transparencia_todo/ACTAS_DOCS_DIARIO_OFICIAL/PUBLICACIONES_DOFICIAL/RES_2641.pdf</p>	

3.3.6. LEY PARA EL USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD EN AUTOBUSES INTERURBANOS [CHILE]



FACTOR LEGAL	OBLIGATORIEDAD DEL USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD EN BUSES INTERURBANOS
ENTIDAD PROMOTORA	Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET)- entidad pública.
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	<p>Desarrollo y publicación de la Ley de 18 de abril de 2011.</p> <p>Controles por parte de Inspectores fiscales del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones:</p> <p>Tan pronto se estableció la obligación de usar el cinturón en los buses interurbanos comenzó el control de la medida, lo que se ha intensificado con ocasión de fiestas y fines de semana largos, en los que la demanda por estos servicios se incrementa significativamente.</p> <p>Acciones formativas: En los buses debe exhibirse, al comienzo de cada viaje un video, que entre otras cosas, informa sobre los beneficios de usar cinturón. Opcionalmente las empresas de transporte pueden disponer de material impreso disponible frente a cada asiento.</p>
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Ley publicada en Abril 2011.
DESCRIPCIÓN	<p>El Decreto 175/2006 del Ministerio de Transportes estableció que los autobuses interurbanos de transporte público inscritos en el Registro de Transportes de Pasajeros debían contar con cinturón en todos sus asientos a partir de septiembre del 2007. Dado que la norma anterior no obligaba al uso del cinturón, el 18 de abril del año 2011 se publicó la Ley que lo hizo obligatorio en todos los buses interurbanos que cuenten con dicho elemento de seguridad pasiva, incluyendo a aquellos de transporte privado.</p> <p>La obligación de usarlo recae en el pasajero, a menos que el cinturón no esté en buen estado de funcionamiento, en cuyo caso la responsabilidad recae en el propietario del vehículo. El conductor del vehículo está facultado para hacer descender del autobús al pasajero que se niegue a usar el cinturón, sin perjuicio de la multa a que se expone el pasajero, que puede variar entre unos US\$ 75 y US\$ 110.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	<p>Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado: costes de equipamiento, campañas masivas de información.</p> <p>Desde su implementación, la ciudadanía ha valorizado positivamente la medida y los beneficios de ella son evidentes como se aprecia en el cuadro siguiente en donde se ve la significativa disminución de fallecidos a partir de la vigencia de la norma.</p> <p>Fallecidos en autobuses interurbanos (Período 2010-2013).</p>

¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?



Continuación a la medida de obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad en buses interurbanos

ÉXITO

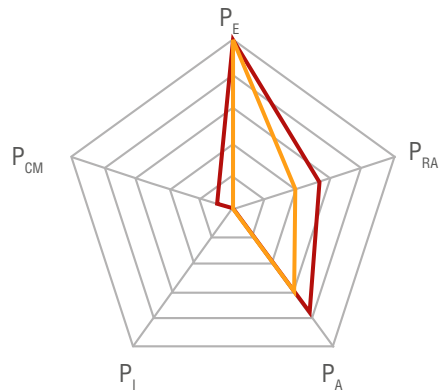
- Desde el año de la entrada en vigencia al 2013, los fallecidos en accidentes con participación de buses interurbanos se redujeron en un 60%.
- Durante el año 2013 se controlaron a 513.000 pasajeros (unos 11.000 vehículos), y en el periodo enero – abril 2014, se han controlado 324.000 pasajeros (más de 7.000 autobuses).
- El parque de buses interurbanos alcanza en la actualidad a 5.230 unidades.

PUNTUACION DE LA MEDIDA

P_E 5
 P_{RA} 2
 P_A 3
 P_I 0
 P_{CM} 0
C 3,2



— PROMEDIO
— OBLIGATORIEDAD DEL USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD EN BUSES INTERURBANOS



ANÁLISIS DE RESULTADOS

FORTALEZAS

- La creación de un marco legal constituye una garantía para la mejora de la seguridad de los usuarios de buses interurbanos.
- La puesta en funcionamiento de la nueva normativa estuvo acompañada de acciones de formación y actividades de control, lo que aumentó su afectividad.

DEBILIDADES

- No se aprecian

OPORTUNIDADES

- Coordinar esta iniciativa con otras medidas de mejoramiento de la seguridad de los vehículos.
- Valorar la posibilidad de implementar la medida en otros sectores como los autobuses escolares, por ejemplo.

REFERENCIAS

www.conaset.cl

3.3.7. LEY DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL (PARAGUAY)



FACTOR LEGAL	LEY DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL Nº 5016/14
ENTIDAD PROMOTORA	Gobierno de Paraguay – Impulsado por el Ministerio de Salud pública.
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	<p>La Ley se ha estructurado abarcando las diversas necesidades en materia de tránsito:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Creación del Registro Nacional de Licencias de Conducir y Antecedentes de Tránsito, siguiendo con las directrices impuestas por el Plan Nacional de Seguridad Vial 2008-2013, que establece el diseño e implementación de un Sistema Único Nacional de Información de Tránsito (SUNIT). • Implementación de la Educación Vial con carácter obligatorio y su importancia en la generación de una verdadera conciencia del riesgo vial en los conductores y peatones. • Importancia de la Inspección Técnica Obligatoria donde se establece que todos los vehículos particulares y estatales estarán sujetos a una revisión técnica periódica, a fin de determinar el estado de funcionamiento de las piezas y sistemas que hacen a su seguridad activa y pasiva, además de la emisión de contaminantes. • Puesta en funcionamiento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y su importancia socioeconómica en la rápida atención de las víctimas de los siniestros viales. • Implementación del Carnet de Conducir por Puntos (scoring) como medida de control social del conductor, evaluando permanentemente su comportamiento y concientizándolo acerca del riesgo vial para lograr un efecto disuasorio de las conductas antirreglamentarias, ilícitas o atentatorias contra la fluidez y la seguridad del tránsito. • Sanciones. Clasificación de las infracciones. Penalidades. Casos de retención de licencias y vehículos. Aprehensión de personas. • Implementación del objetivo específico de diseñar e implementar un sistema de financiamiento sostenible para la seguridad vial.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Aprobada en 2014.
DESCRIPCIÓN	<p>Objeto de la ley:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Proteger la vida humana y la integridad física de las personas en el tránsito terrestre. b. Preservar la funcionalidad del tránsito, los valores patrimoniales públicos y privados vinculados al mismo, y el medio ambiente circundante. c. Contribuir a la preservación del orden y la seguridad pública. <p>Se propone la creación de una “Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial” como entidad responsable de la coordinación, aplicación y seguimiento de las políticas públicas de seguridad vial, que funcione como organismo descentralizado en el ámbito del Poder Ejecutivo, con autonomía administrativa y normativa, independencia económica y financiera y personería jurídica propia.</p> <p>El objetivo de la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial es ejercer la representatividad del Estado en materia de seguridad vial.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado.

Continuación a la medida de ley de tránsito y seguridad vial

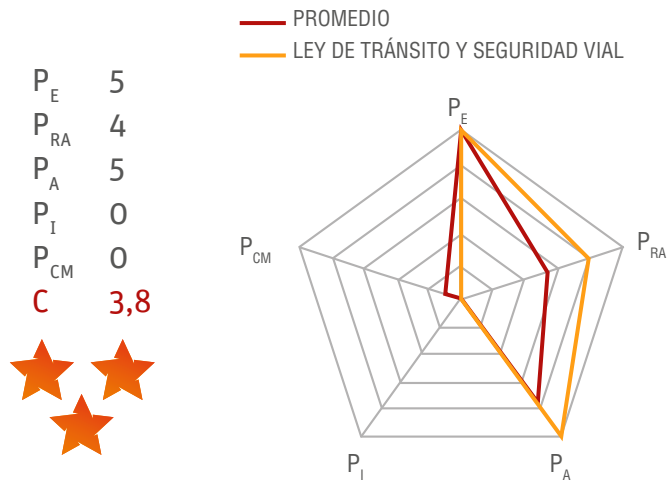
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?

Da respuesta a la necesidad de ordenar y actualizar la normativa legal en materia de transporte, tránsito y seguridad vial.

ÉXITO

La Ley tiene su origen en la necesidad impostergable de establecer un régimen normativo uniforme, actualizado y de aplicación amplia y única en materia de tránsito, que provea una mayor seguridad vial para todos los usuarios de la vía pública, cumpliendo además, con uno de los objetivos propuestos en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2008-2013 (aprobado por Decreto N° 560/08), para lograr que Paraguay esté de acuerdo con las leyes de tránsito de los demás países del MERCOSUR y de Latinoamérica.

PUNTUACION DE LA MEDIDA



ANÁLISIS DE RESULTADOS

FORTALEZAS

- La creación de un marco legal supone una garantía para la mejora de la seguridad vial del país.
- Creación de la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, organismo cuya prioridad es la seguridad vial.
- Creación de un Registro Nacional de Licencias de Conducir y Antecedentes de Tránsito.
- Implementación de la educación vial con carácter obligatorio, incorporando criterios de seguridad vial en la formación de conductores y peatones, contribuyendo a generar conciencia social.

DEBILIDADES

- La Ley no se acompaña de asignación presupuestal específica para la puesta en marcha. Una ley tan ambiciosa requiere adecuado financiamiento, recursos humanos para su implementación y para labores de control.

OPORTUNIDADES

- Realizar campañas de promoción de la nueva normativa que permitan la concientización y sensibilización a la sociedad sobre la importancia de respetar las normas establecidas.
- Capacitar a los agentes de tránsito para la correcta aplicación de la nueva normativa.

REFERENCIAS

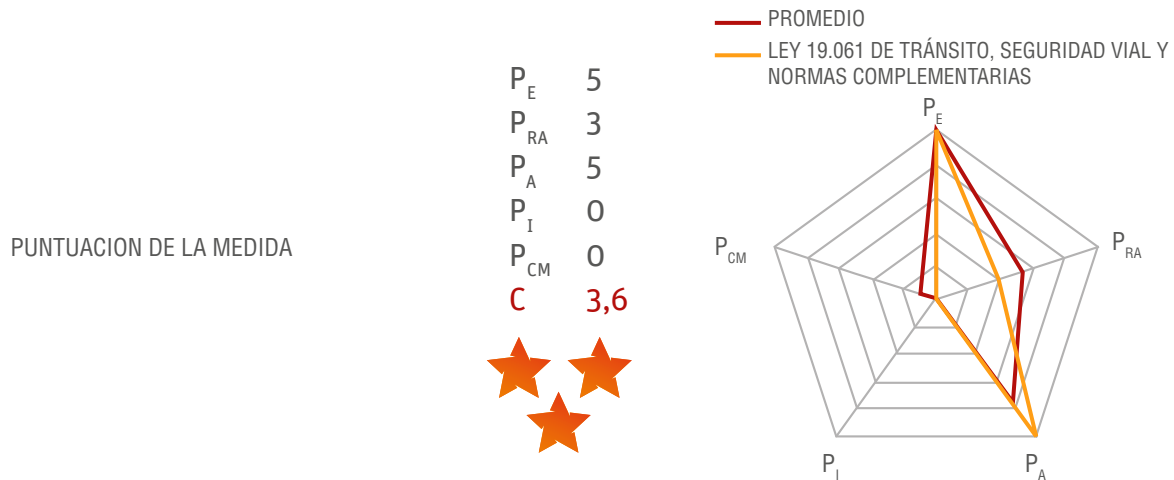
www.opaci.org.py

3.3.8. LEY 19.061 DE TRÁNSITO, SEGURIDAD VIAL Y NORMAS COMPLEMENTARIAS (URUGUAY)



FACTOR LEGAL	LEY 19.061 DE TRÁNSITO, SEGURIDAD VIAL Y NORMAS COMPLEMENTARIAS
ENTIDAD PROMOTORA	Gobierno de Uruguay – Entidad pública.
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	<p>Reforma legislativa. Acciones de control. Actividades de comunicación.</p> <p>La Fundación Gonzalo Rodríguez (FGR) tuvo entre sus objetivos para el año 2013, promover el uso de los SRI a nivel nacional al amparo de la Ley 19.061, a través de la campaña de comunicación “Usar Silla es Ley” realizada y pautaada con el apoyo del Banco Mundial y la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV); difundida en todo el país a través de la Televisión, Vía Pública e Internet. Los principales objetivos de la campaña “Usar Silla es Ley” son sensibilizar a la población sobre la importancia del uso de los SRI, e informar acerca de la obligación legal de usarlos a nivel nacional.</p>
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Aprobada el 6 de enero de 2013. Se disponen normas complementarias a la Ley Nº 18.191. Fue publicada en el D.O. el 22 ene/013 - Nº 28642.
DESCRIPCIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • La Ley consigna, entre otros: • La obligatoriedad del uso de los Sistemas de Retención Infantil (SRI) en los vehículos particulares para todos los niños y niñas de 0 a 12 años y para los adolescentes hasta los 18 años que midan menos de 1,50 metros de altura. • Establece disposiciones para la obligatoriedad y uso del cinturón de seguridad, dispositivos y elementos de seguridad pasiva para los vehículos automotores y para ciclistas y motociclistas. • Regula la utilización de dispositivos móviles o cualquier otro sistema de comunicación durante la conducción. • Obligatoriedad de todos los vehículos de cuatro o más ruedas de disponer de un maletín de seguridad vial.
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	El principal objetivo de la Ley es disminuir los índices de siniestralidad registrados en el país. La ley reconoce que el tránsito y la seguridad vial involucran valores como la vida y la seguridad personal de todos los habitantes, por lo cual deben tener protección legal.
ÉXITO	Por dicha Ley se reconoce que el tránsito y la seguridad vial involucran valores como la vida y la seguridad personal de todos los habitantes, por lo cual deben tener protección legal.

Continuación a la medida de ley 19.061 De tránsito, seguridad vial y normas complementarias



ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> La creación de un marco legal supone una garantía para la mejora de la seguridad vial del país. Se trata de un ejemplo de éxito de colaboración de los Gobiernos con la sociedad civil (Fundación Gonzalo Rodríguez).
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> No están previstas acciones de capacitación de agentes de tránsito para la correcta aplicación de la nueva normativa.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Realizar campañas de promoción de la nueva normativa que permitan la concientización y sensibilización a la sociedad sobre la importancia de respetar las normas allí establecidas. Esta iniciativa constituye un ejemplo para otros países respecto a la aplicación de los sistemas de retención infantil.

REFERENCIAS

www.parlamento.gub.uy/leyes/AccesoTextoLey.asp?Ley=19061&Anchor=
www.gonzalorodriguez.org/index.php/es/seguridad-vial-es/dat

3.4. VALORACIÓN DE EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR LEGAL

En el campo del factor legal se analizaron 8 experiencias de éxito en cuatro países diferentes. Una de las experiencias analizadas obtuvo una calificación mayor de 4 y por consiguiente 4 estrellas y siete una calificación mayor o igual a 3, por lo que se pueden considerar como experiencias muy buenas o buenas, para replicarse en otros países con el objetivo de fortalecer las estructuras viales y lograr una disminución de la accidentalidad vial registrada.

PAÍS	EXPERIENCIA	CALIFICACIÓN
Chile	Ley de tolerancia 0	★★★★
Paraguay	Ley de tránsito y seguridad vial	★★★★
Brasil	Propuesta de ley para la formación de conductores	★
Uruguay	Ley 19.061 de tránsito, seguridad vial y normas complementarias	★★★★
Brasil	Normas para las actividades de las motos de carga y mototaxi	★
Chile	Ley para el uso del cinturón de seguridad en autobuses interurbanos	★
Chile	Decreto que establece la obligatoriedad de anclajes en automóviles para instalar correctamente sillas de niños	★
Chile	Decreto que regula la obligatoriedad de disponer de alarma de cinturón de seguridad en el asiento del conductor	★

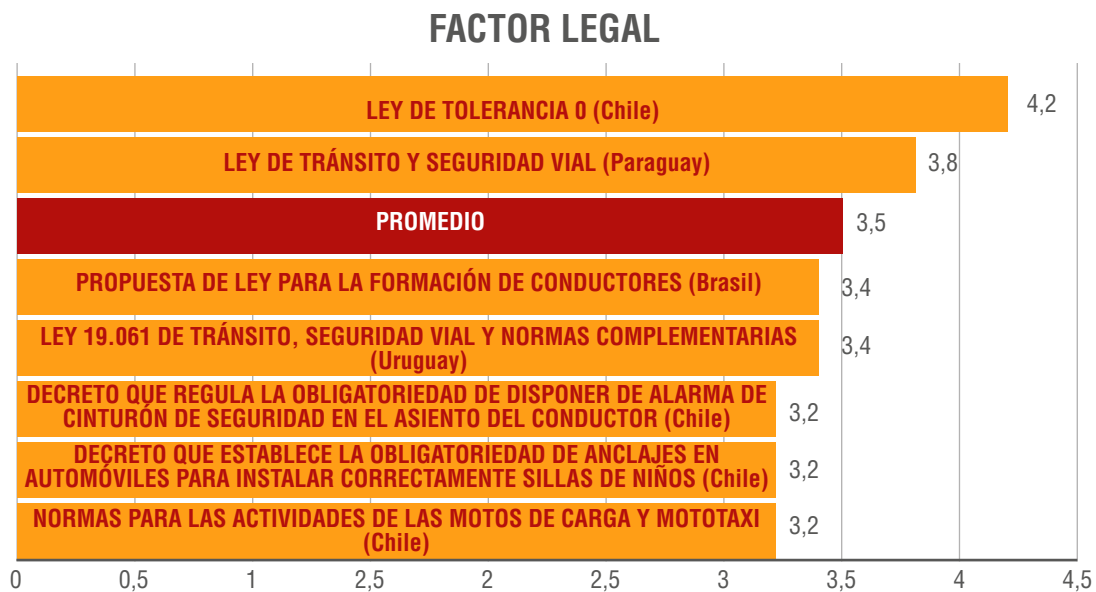
La calificación promedio de las medidas relativas al factor legal analizadas es de 3,5. La tabla siguiente muestra la relación de las experiencias de éxito recopiladas y valoradas:

PAÍS	EXPERIENCIA	PUNTUACIÓN					CALIFICACIÓN
		P _E	P _{RA}	P _A	P _I	P _{CM}	
Brasil	Normas para las actividades de las motos de carga y mototaxi	5	2	3	0	0	3,2
Brasil	Propuesta de ley para la formación de conductores	5	2	3	0	2	3,4
Chile	Ley de tolerancia 0	5	5	5	0	2	4,2
Chile	Ley para el uso del cinturón de seguridad en autobuses interurbanos	5	2	3	0	0	3,2
Chile	Decreto que establece la obligatoriedad de anclajes en automóviles para instalar correctamente sillas de niños	5	2	3	0	0	3,2
Chile	Decreto que regula la obligatoriedad de disponer de alarma de cinturón de seguridad en el asiento del conductor.	5	2	3	0	0	3,2
Paraguay	Ley de tránsito y seguridad vial	5	4	5	0	0	3,8
Uruguay	Ley 19.061 de tránsito, seguridad vial y normas complementarias	5	2	5	0	0	3,4
VALORES PROMEDIO		5	2,6	4	0	0,5	3,5

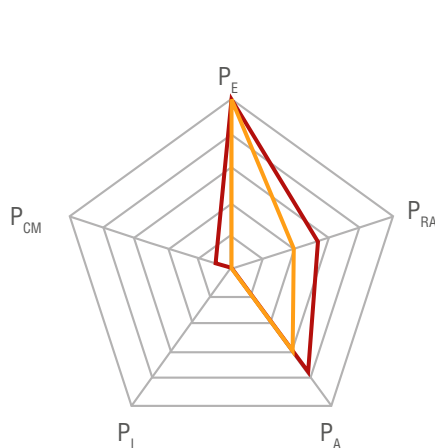
Siendo:

- P_E : Puntuación relativa al fortalecimiento de la estructura de seguridad vial.
- P_{RA} : Puntuación de la reducción directa de la accidentalidad.
- P_A : Puntuación del Alcance de la medida.
- P_I : Puntuación de las dificultades en la implementación.
- P_{CM} : Puntuación del Coste de puesta en marcha y mantenimiento.

El siguiente gráfico resume la valoración de las experiencias de éxito en el factor legal:



NORMAS PARA LAS ACTIVIDADES DE LAS MOTOS DE CARGA Y MOTOTAXI (Brasil)

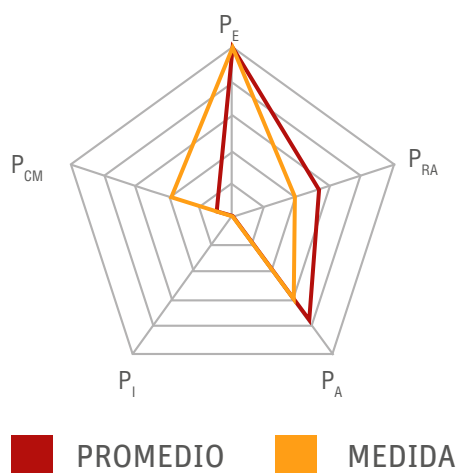


■ PROMEDIO ■ MEDIDA

La existencia de un marco legal fortalece al estructura vial de Brasil, aunque no garantiza por sí mismo su cumplimiento y por consiguiente la reducción directa de la accidentalidad y sus consecuencias. Se trata de una iniciativa dirigida a los trabajadores de moto carga y moto taxi.

Los altos costos de puesta en marcha y las dificultades para su desarrollo e implementación penalizan la calificación final obtenida.

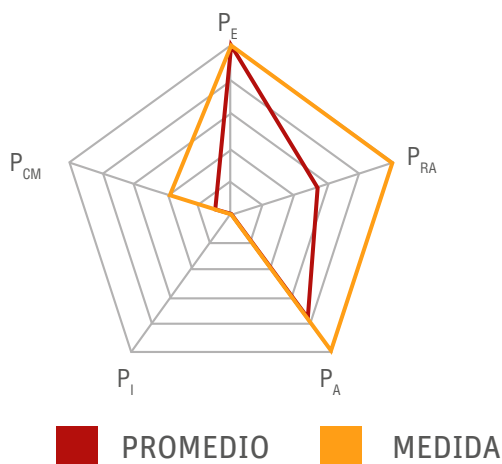
PROPUESTA DE LEY PARA LA FORMACIÓN DE CONDUCTORES (Brasil)



Marco legal que regula el proceso de aprendizaje y formación de nuevos conductores, que fortalece la estructura de la seguridad vial de Brasil pero con cuya aplicación no es claro que se logre una disminución directa de la accidentalidad de tránsito.

Las barreras legislativas y administrativas así como los costes de puesta en marcha y mantenimiento disminuyen la calificación obtenida en la valoración de esta experiencia.

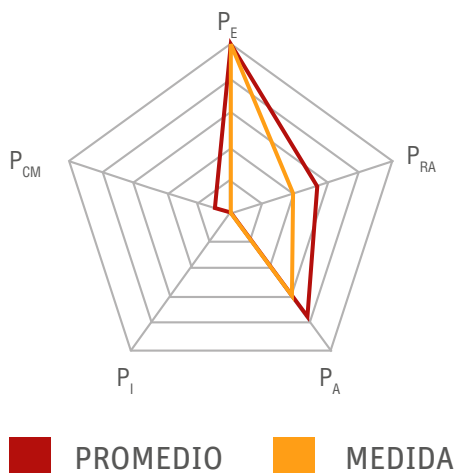
LEY DE TOLERANCIA O (Chile)



Marco legislativo que regula el consumo de alcohol en conductores, apoyada unánimemente por el Parlamento. Fortalece la estructura de seguridad vial de Chile impactando directamente en la reducción de la accidentalidad de tránsito.

La dotación a los Carabineros de mejores equipos para realizar actividades de control y fiscalización, aumentan el coste de puesta en marcha y mantenimiento de la iniciativa.

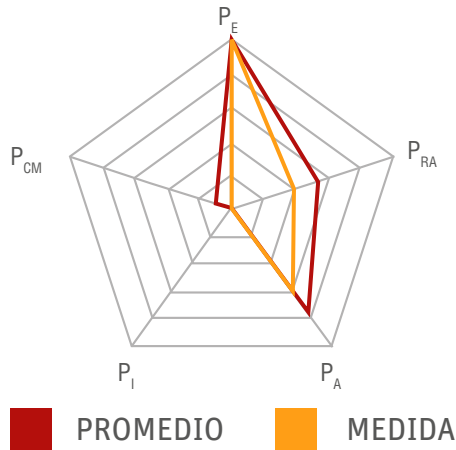
DECRETO QUE ESTABLECE LA OBLIGATORIEDAD DE ANCLAJES EN AUTOMÓVILES PARA INSTALAR CORRECTAMENTE SILLAS DE NIÑOS (Chile)



Desarrollo normativo cuyo objetivo es la protección de los niños involucrados en accidentes de tránsito. La existencia de una normativa no garantiza por sí misma su cumplimiento y una reducción directa de la accidentalidad.

Los costes de puesta en marcha y mantenimiento y las dificultades para su implementación, disminuyen la calificación final obtenida por la medida.

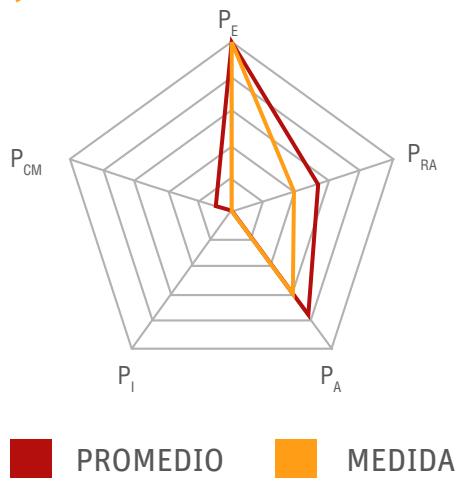
DECRETO QUE REGULA LA OBLIGATORIEDAD DE DISPONER DE ALARMA DE CINTURÓN DE SEGURIDAD EN EL ASIENTO DEL CONDUCTOR (Chile)



Marco legislativo que fortalece la estructura de seguridad vial chilena. La existencia de una normativa no garantiza por sí misma su cumplimiento y una reducción directa de la accidentalidad.

Los costes de puesta en marcha y mantenimiento y las dificultades para su implementación, disminuyen la calificación final obtenida por la medida.

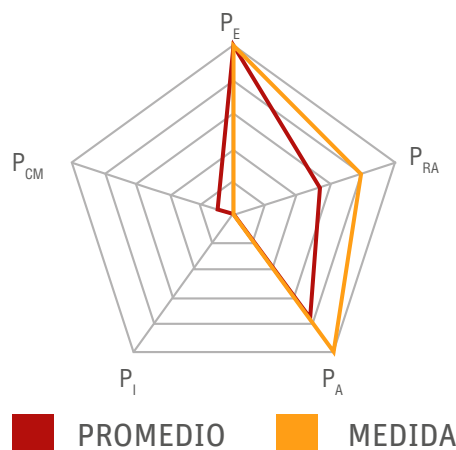
LEY PARA EL USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD EN AUTOBUSES INTERURBANOS (Chile)



Marco normativo que establece la obligatoriedad de utilizar el cinturón de seguridad con el que cuentan los autobuses interurbanos de transporte público, inscritos en el Registro de Transportes de Pasajeros. La existencia de una normativa no garantiza por sí misma su cumplimiento y una reducción directa de la accidentalidad.

Los costes de puesta en marcha y mantenimiento y las dificultades para su implementación, disminuyen la calificación final obtenida por la medida.

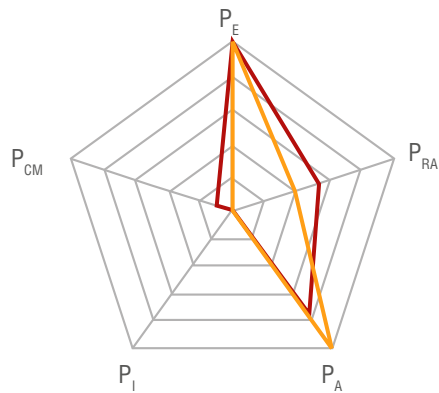
LEY DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL (Paraguay)



Ley con la que se fortalece la estructura de seguridad vial de Paraguay cuyo objetivo es la reducción directa de la accidentalidad.

Los costes de puesta en marcha y mantenimiento, así como las dificultades para su implementación, disminuyen la calificación final obtenida por la medida.

LEY 19.061 DE TRÁNSITO, SEGURIDAD VIAL Y NORMAS COMPLEMENTARIAS (Uruguay)



■ PROMEDIO ■ MEDIDA

La existencia de un marco legal supone una garantía para la mejora de la seguridad vial, fortaleciendo la estructura de seguridad vial de Uruguay.

Los costes de puesta en marcha y mantenimiento, así como las dificultades para su implementación, disminuyen la calificación final obtenida por la medida.

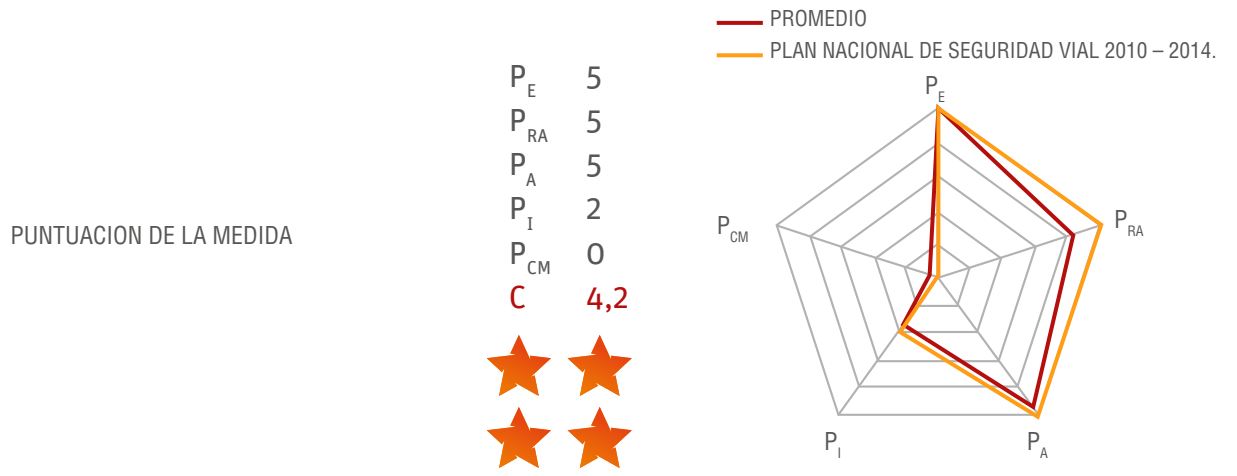
3.5. RELACIÓN DE EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR LEGAL: PLANES Y ESTRATEGIAS DE SEGURIDAD VIAL

3.5.1. PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2010 – 2014 (ARGENTINA)



FACTOR LEGAL	PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2010 – 2014
ENTIDADES PROMOTORAS:	Gobierno de Argentina – Entidad pública.
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Acciones de factor humano, institucional, legal y de control, infraestructuras, vehículos y respuesta tras los accidentes de tránsito.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Periodo 2010 – 2014.
DESCRIPCIÓN	<p>El Plan Nacional de Seguridad Vial 2010 – 2014 tiene como objetivo disminuir la incidencia de los siniestros viales, promover acciones permanentes de prevención, coordinar las tareas de las autoridades correspondientes en todas las jurisdicciones para la prevención, control y sanción de las infracciones a la Ley Nacional de Tránsito y desarrollar programas de información, concientización y sensibilización sobre la seguridad vial.</p> <p>Es por ello que la ANSV, en función de lo previsto en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2010 – 2014, contempla todos los pilares propuestos por la ONU.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	Es una estrategia integral a nivel nacional que persigue involucrar a toda la sociedad, incluyendo los poderes público y privado, en la lucha contra los accidentes de tránsito.
ÉXITO	<p>El Plan Nacional de Seguridad Vial 2010 – 2014, presenta los logros significativos alcanzados hasta el momento:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1º PILAR GESTION DE LA SEGURIDAD VIAL: cumplimiento al 100% • 2º PILAR VIAS DE TRANSITO Y MOVILIDAD MAS SEGURAS: cumplimiento al 50% • 3º PILAR VEHÍCULOS MÁS SEGUROS: cumplimiento al 60% • 4º PILAR USUARIOS DE VÍAS DE TRÁNSITO MÁS SEGUROS: cumplimiento al 75% • 5º PILAR RESPUESTA TRAS LOS HECHOS DE TRÁNSITO: cumplimiento al 95%

Continuación a la medida de plan nacional de seguridad vial



ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> Involucra a los poderes público y privado, así como a la sociedad en general, lo que aumenta sus posibilidades de éxito. El Plan está alineado con los marcos globales de la Década de Acción de la Seguridad Vial.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Falta concreción en cuanto a la asignación presupuestal de cada una de las acciones propuestas, lo que puede comprometer su resultado.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Garantizar la continuidad de las acciones desarrolladas estableciendo nuevos planes que den prolongación al existente. Poner en marcha mecanismos para valorar el seguimiento de las acciones del Plan, de forma que puedan corregirse las desviaciones detectadas y potenciar los éxitos más destacados. Realizar campañas de concientización y sensibilización a la sociedad en general sobre la importancia de la seguridad vial.

REFERENCIAS	Agencia Nacional de Seguridad Vial (www.seguridadvial.gov.ar/)
-------------	---

3.5.2. PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PARA MOTOVEHÍCULOS 2012 [ARGENTINA]



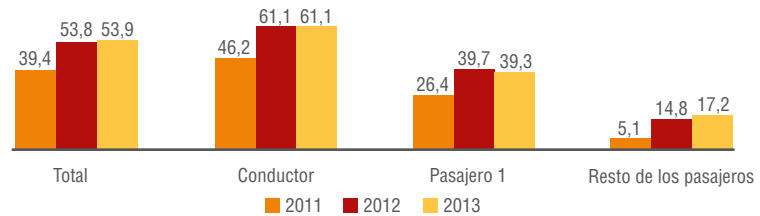
FACTOR LEGAL	PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PARA MOTOVEHÍCULOS 2012
ENTIDAD PROMOTORA	Agencia Nacional de Seguridad Vial – entidad pública.
BENEFICIARIOS	Grupos particulares de usuarios: Usuarios de motocicletas.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	<p>El Plan Nacional para Motovehículos se instrumenta con acciones a nivel nacional y a nivel local. A nivel local la ANSV apoyará y facilitará a provincias y municipios instrumentos, protocolos, capacitaciones y otras acciones para su ejecución. Ejes de acción:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Educación Vial 2. Licencia Nacional de Conducir 3. Control y Fiscalización 4. Comunicación y Sensibilización 5. Infraestructura Vial 6. Elementos de seguridad y equipamiento 7. El nuevo rol de la moto 8. Recopilación y análisis de datos 9. Asistencia en siniestros con motovehículos
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Periodo 2012 – 2017.
DESCRIPCIÓN	<p>La Agencia Nacional de Seguridad Vial ha elaborado desde su Dirección Nacional de Observatorio Vial, un Plan Estratégico de Seguridad Vial orientado a reducir la siniestralidad relacionada con los motovehículos. Este plan, tiene como objetivo central invertir la tendencia creciente del número de víctimas fatales y heridos graves registrados en los últimos años por siniestros viales en este tipo de vehículos. Se entiende por “motovehículos” al conjunto de vehículos de dos o tres ruedas propulsados por motor a combustión y/o eléctrico en todas sus categorías y cilindradas. Incluye ciclomotores, bicicletas con pedaleo asistido, motocicletas de baja, media y alta cilindrada y triciclos motorizados cualquiera que sea su configuración.</p> <p>El Plan contiene medidas a corto, medio y largo plazo por la creciente participación de motovehículos en siniestros viales y el alto nivel de morbimortalidad.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Corto plazo: control y sanción, centrada en el uso de cascos. • Mediano plazo: capacitar en técnicas de manejo seguro a los motociclistas y elevar el nivel de exigencia para el otorgamiento de la Licencia de Conducir (examen práctico). • Largo plazo: mantener la política de control y sanción.
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	Por su aplicación a nivel nacional y local. La Agencia Nacional de Seguridad Vial constituyó, en el primer trimestre del año 2012, un Grupo de Trabajo formado por representantes de los principales actores del sector de motovehículos, con el fin de realizar un diagnóstico de las causas del problema y diseñar las soluciones posibles.

Continuación a la medida de plan estratégico de seguridad vial para motovehículos 2012

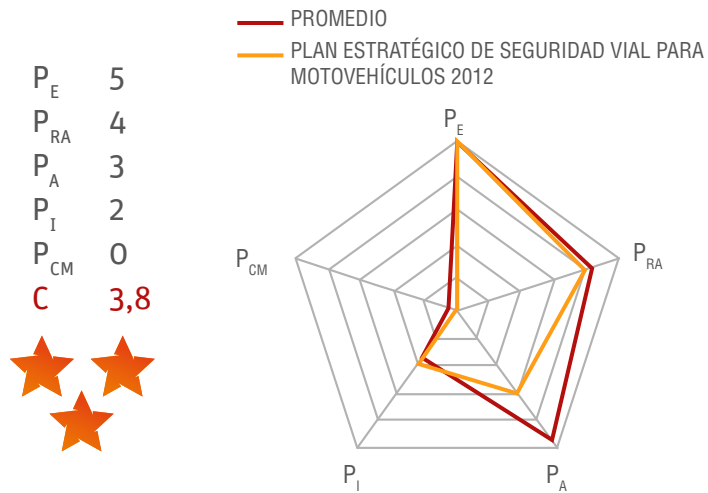
Para incrementar el control de uso de casco se ha hecho entrega a los agentes de control 100 trailers para detención de motos. Con el objetivo de elevar los niveles de exigencia de las pruebas para la licencia de conducción de motos, se han entregado kits para pistas según estándares internacionales.

ÉXITO

EVOLUCIÓN DEL USO DEL CASCO SEGÚN POSICIÓN DENTRO DEL VEHÍCULO (en %)



PUNTUACION DE LA MEDIDA



ANÁLISIS DE RESULTADOS

- | | |
|---------------|---|
| FORTALEZAS | <ul style="list-style-type: none"> Las medidas del plan contemplan acciones a corto, medio, largo plazo y permanentes, tanto a nivel nacional como a nivel local. El plan es producto de una visión compartida obtenida en grupos de trabajo representativos del sector de vehículos de dos ruedas, coordinado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial. |
| DEBILIDADES | <ul style="list-style-type: none"> Falta concreción en cuanto a los responsables de la implementación de las medidas y en la asignación presupuestal de cada una de las acciones propuestas, lo que puede comprometer su desarrollo. |
| OPORTUNIDADES | <ul style="list-style-type: none"> Desarrollar campañas de información y concientización, así como campañas de vigilancia y control, que fomenten la máxima implicación social en el desarrollo del Plan. Poner en marcha mecanismos para valorar el seguimiento de las acciones del Plan, de forma que las desviaciones no esperadas puedan ser corregidas y los éxitos más destacados sean potenciados. |

REFERENCIAS

Dirección Nacional de Observatorio Vial. observatoriovial.seguridadvial.gov.ar/documentos/plan-motos-2012_.pdf


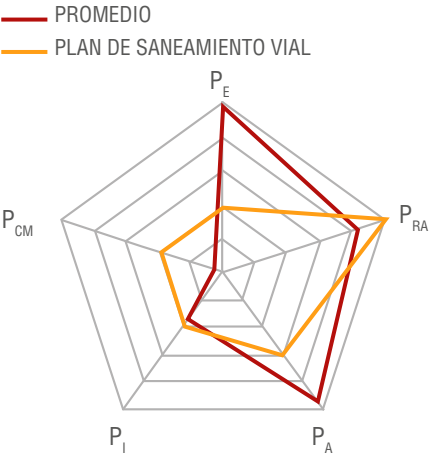
3.5.3. PLAN DE SANEAMIENTO VIAL (ARGENTINA)



FACTOR LEGAL	PLAN DE SANEAMIENTO VIAL
ENTIDAD PROMOTORA	<p>Convenio entre el Centro de Experimentación de Seguridad Vial (CESVI), la Municipalidad de Concepción del Uruguay y Río Uruguay Seguros.</p> <p>Otros implicados en el desarrollo del plan: Intendencia, Concejo Deliberante, Cuerpo de Tránsito, Policía, Bomberos y/o Defensa Civil, Departamental de Escuelas, Hospital, Secretaría de Salud Pública, medios de comunicación locales y representantes de la industria y el comercio local.</p>
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general situada en Concepción del Uruguay.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Local.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	<p>Diagnóstico de seguridad vial y establecimiento de estrategias y planes de acción.</p> <p>Acciones de control y concientización.</p>
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Plan quinquenal iniciado en 2012.
DESCRIPCIÓN	<p>Plan adaptado a la problemática de la ciudad que involucra a toda la sociedad de Concepción del Uruguay. El modelo proviene de una experiencia realizada en Suecia que se denomina “Saneamiento vial por células de contagio” y consiste en aplicar este modelo en municipios que no sean vecinos, de forma tal que las localidades intermedias se vayan contagiando de las soluciones de aquellos y los vayan tomando como modelos del “buen hacer”.</p> <p>El Plan comenzó con un diagnóstico sobre la seguridad vial en la ciudad, seguido por un objetivo a cinco años y sub-objetivos en plazos menores. Se fijó una estrategia y los planes de acción, para lo cual se abordaron como fuentes la concientización, la educación, el control, y las sanciones, así como la estructura que debe acompañar el proceso.</p> <p>El Plan se divide en 5 etapas (una por año) según los temas que surgieron de los análisis previos por cada una de las fuentes del conflicto. El principio de funcionamiento del Plan consiste en hacer un fuerte foco en cada uno de los problemas detectados y categorizados según su peso en la siniestralidad, para determinar en qué etapa se deben ocupar de ellos. Luego, se aplicarán las soluciones buscando que pasen a ser parte de la “cultura” del lugar. El segundo año, de acuerdo con lo previsto, se seleccionará el segundo eje temático que será sumado al anterior y por consiguiente el trabajo en ese año ya no se concentrará en un solo punto sino en dos y así sucesivamente.</p> <p>No se trata de una “campaña” sino de un plan sistémico que tiende a generar cultura en el mediano plazo y que no necesita excesivos controles. Paralelamente se irá mejorando y adaptando la infraestructura de forma tal que sea amigable con lo que se está pregonando en todos los ámbitos.</p> <p>El Plan además requiere de reuniones de análisis y seguimiento de los miembros involucrados durante todo el tiempo. El aporte de todos y cada uno de ellos es muy importante para lograr el objetivo final del Plan.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	El plan no es costoso en sí mismo; sin embargo, requiere inversiones puntuales que no son de gran nivel.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	En Suecia este modelo demostró ser altamente positivo y mucho más económico que encarar una solución integral en todos los municipios al mismo tiempo.

Continuación a la medida de plan de saneamiento vial

ÉXITO	<p>En el primer mes del Plan se hicieron 766 controles, se elaboraron 250 actas, se detuvieron 140 vehículos y se restituyeron 46, se atendieron 45 casos de traumatismos por accidentes en motos, siendo sólo dos pediátricos, número sensiblemente menor al compararlo con el mismo mes del año anterior donde los casos atendidos fueron 86.</p> <p>Los logros obtenidos en los primeros nueve meses de implementación del Plan, demostraron que el mayor uso del casco redujo el número de accidentes graves lo que significó una importante reducción de los gastos de salud pública, de acuerdo con los datos suministrados por el Hospital de la Zona.</p> <p>En el año 2012, la compañía Rio Uruguay Seguros ganó el premio a la creatividad Conciencia Aseguradora por la iniciativa “Saneamiento vial en Concepción del Uruguay”.</p>
-------	---

PUNTUACION DE LA MEDIDA	<p> P_E 2 P_{RA} 5 P_A 3 P_I 2 P_{CM} 2 C 2,7  </p>	
-------------------------	--	---

ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> • El plan se desarrolló tras un diagnóstico de la problemática de la seguridad vial de la ciudad buscando soluciones para su mejora, lo que garantiza la eficacia del mismo. • Busca mejorar la cultura vial de la población, lo que garantiza una mejora de la seguridad vial a largo plazo. • Otorga importancia a la seguridad vial urbana, donde se estima que se producen más de la mitad de las víctimas mortales en accidentes de tránsito.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • El plan únicamente se ha puesto en funcionamiento en una ciudad.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • Poner en marcha los mecanismos necesarios para la puesta en práctica del plan en municipios próximos siguiendo el modelo.

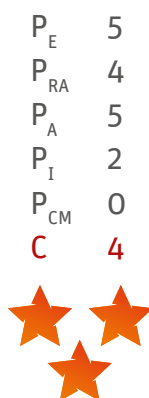
REFERENCIAS	<p>riouruguayseguros.com riouruguay.com.ar www.cdeluruguay.gov.ar</p>
-------------	---

3.5.4. ESTRATEGIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2010-2020 (BAHAMAS)

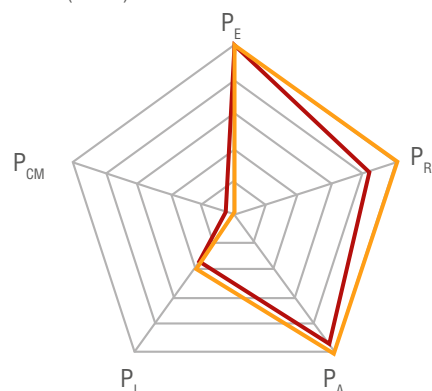


FACTOR LEGAL		ESTRATEGIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (NRSS) 2010-2020	
ENTIDAD PROMOTORA	Ministerio de Transportes - Gobierno de Bahamas – Entidad pública.		
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general.		
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.		
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	La estrategia busca proporcionar un entorno más seguro en las carreteras de Las Bahamas mediante la educación, el control, la infraestructura y el estímulo para que todos los usuarios de la carretera se desplacen sin miedo de sufrir un accidente.		
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Periodo 2010-2020.		
DESCRIPCIÓN	<p>La Estrategia Nacional de Seguridad Vial en Bahamas para el período 2010-2020 se desarrolló como un marco de referencia con un doble objetivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducir un 20% el número de fallecidos y heridos en accidentes de tránsito en las carreteras del país, estableciendo para ello un conjunto de acciones prioritarias e instrucciones para su puesta en práctica. • Concientizar a la sociedad sobre su responsabilidad, y participación, en la seguridad vial. <p>Las estrategias que se establecieron para alcanzar los objetivos son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Control del cumplimiento de las normas de tránsito. • Participación de la comunidad y coordinación. • Educación, formación y fomento de una conducción segura. • Planificación del transporte e ingeniería. • Nuevas tecnologías y vehículos seguros. • Investigación, control, evaluación e informes. 		
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado.		
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	Disponer de una Estrategia de Seguridad Vial, supone una fortaleza para Bahamas, al constituir un plan multidisciplinar con establecimiento de objetivos encaminados a la mejora de la seguridad vial en el país.		
ÉXITO	<p>La Estrategia Nacional de Seguridad Vial busca ser una solución urgente y sistemática al inaceptable problema social de los fallecidos en accidentes de tránsito.</p> <p>El objetivo buscado con la estrategia es lograr, en un plazo de 10 años, reducir el número de fallecidos y heridos graves en accidentes de tránsito en un 20%.</p>		

PUNTUACION DE LA MEDIDA



— PROMEDIO
— ESTRATEGIA NACIONAL DE SEGURIDADVIAL (NRSS) 2010-2020



		<u>Continuación a la medida de estrategia nacional de seguridad vial (nrss) 2010-2020</u>
ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> • Estrategia multidisciplinar que engloba acciones encaminadas a la mejora de la seguridad vial desde una perspectiva global.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • Tras cuatro años de aplicación de la estrategia, no ha sido posible encontrar estadísticas sobre la evolución de la accidentalidad en el país.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • Poner en marcha mecanismos para valorar el seguimiento de las acciones de la Estrategia, de manera que se puedan corregir desviaciones no esperadas y potenciar los éxitos más destacados. • Fomentar la máxima implicación social en el desarrollo de la estrategia.
REFERENCIAS	Bahamas National Road Safety Strategy.	

3.5.5. PLAN INTEGRAL DE SEGURIDAD VIAL 2013–2016 (BELICE)



FACTOR LEGAL		LEY DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL Nº 5016/14
ENTIDAD PROMOTORA	Ministerio de Finanzas y Desarrollo económico - Entidad pública.	
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general.	
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.	
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • Material informativo: Power point e imagenes adjuntas. • Controles policiales. La implementación se realiza utilizando un enfoque multidimensional y por asignación geográfica: los oficiales del Departamento de Transporte de Tránsito fueron los encargados de realizar controles en las carreteras; los oficiales de tránsito municipales encargados de las áreas urbanas; y los agentes de tráfico de la Policía los responsables de la aplicación y de la gestión de los accidentes de tráfico. • Acciones formativas: como cursos de conducción, introducción a la seguridad vial, cursos a los conductores de autobús y operadores de taxi, etc. • Otros: Desarrollo del Manual de Control del Tránsito y del Manual del conductor, actualización de la legislación para reflejar las medidas de seguridad vial existentes. 	
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Periodo de enero de 2013 a marzo de 2016.	
DESCRIPCIÓN	<p>El Plan Integral de Seguridad Vial 2013-2016, tiene un enfoque intersectorial centrado en:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mejorar la seguridad en la infraestructura vial; 2. Mejorar el comportamiento de los usuarios de la carretera; 3. Mejorar la aplicación de las leyes de tránsito; 4. Mejorar la atención post-accidente; 5. Mejorar la capacidad de gestión de la seguridad vial entre las entidades responsables. <p>Este proyecto es la primera fase de lo que se espera que sea una iniciativa a largo plazo por parte del Gobierno de Belice para mejorar la seguridad vial en el país. Su objetivo general es reducir las muertes y lesiones graves asociadas a los accidentes de tráfico.</p> <p>Los trabajos en ejecución son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Infraestructura de Seguridad Vial – mejoramiento de la autovía del Este que une la ciudad de Belice con Belmopan basándose en los resultados del informe técnico final de iRAP presentado en 2012. • Educación y concientización vial - mediante campañas y el fortalecimiento de los planes de estudio destinados a los usuarios de la carretera y estudiantes. • Refuerzo de la seguridad vial - mejoramiento de la aplicación de la Ley de Tráfico mediante formación y capacitación de las autoridades competentes. • Servicios de emergencia a los accidente de tráfico: mejoramiento de la atención post accidente. 	
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Préstamo internacional del Banco de Desarrollo del Caribe (CDB): \$7,247,500. Contribución del Gobierno de Belice: \$1,595,000.	
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	El Plan constituye un “marco de referencia” que permite establecer un liderazgo sólido en seguridad vial, mediante la colaboración y responsabilidad compartida de las diferentes entidades implicadas, gubernamentales o no gubernamentales, para el desarrollo, aplicación efectiva y entrega de la estrategia de seguridad vial.	

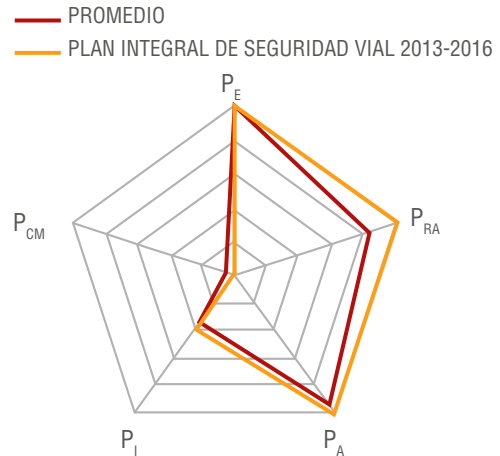
Continuación a la medida de ley de tránsito y seguridad vial n° 5016/14

ÉXITO

- Reducción de los accidentes de tráfico en un 20% de 2012 a 2013.
- Capacidad de creación de medidas de seguridad vial.
- Dos patrullas de seguridad vial carretera en operación.
- Fortalecimiento del mecanismo de coordinación.
- Comité Nacional de Seguridad Vial, en vigor desde julio de 2013 y nombrado por el Consejo de Ministros.

PUNTUACION DE LA MEDIDA

P _E	5
P _{RA}	5
P _A	5
P _I	2
P _{CM}	0
C	4,2



ANÁLISIS DE RESULTADOS

FORTALEZAS

- Plan multidisciplinar que contempla acciones de control, concientización, formación y legislación.
- Creación del Comité Nacional de Seguridad Vial, organismo cuya prioridad es la seguridad vial.

DEBILIDADES

- No se citan que entidades son responsables de las acciones.

OPORTUNIDADES

- Garantizar la continuidad de las acciones desarrolladas estableciendo nuevos planes que den prolongación al existente.
- Disponer mecanismos que permitan valorar el seguimiento de las acciones establecidas en el plan y citar los responsables de su implementación.

REFERENCIAS

Banco Caribeño de Desarrollo (CDB - Caribbean Development Bank).
 Programa iRAP - International Road Assessment Programme.
 Profesionales de la Asociación Canadienses de Seguridad Vial.
 Facebook www.facebook.com/RoadSafetyBelize

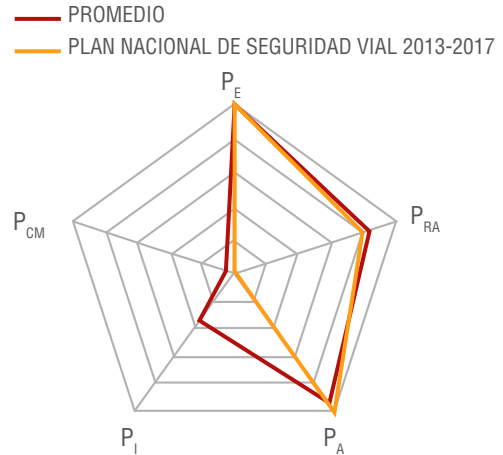
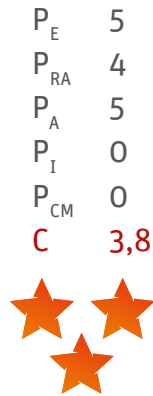
3.5.6. PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2013-2017 (BOLIVIA)



FACTOR LEGAL	PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2013-2017
ENTIDAD PROMOTORA	Plataforma Nacional de Acción para la Seguridad Vial – Entidad pública.
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Desarrollo del Plan: análisis de la situación actual, identificación de problemas y establecimiento de estrategias para la resolución de los problemas detectados.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Periodo 2013-2017.
DESCRIPCIÓN	<p>Después de realizar un diagnóstico de la accidentalidad registrada en los últimos cinco años, al formular el plan se identificaron cinco problemas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dificultades y vacíos en la aplicación de la legislación y normativa vigente sobre seguridad vial. 2. Debilidades en sistemas de seguridad de las vías de tránsito urbano y rural. 3. Falta de cultura de seguridad vial en los usuarios (peatones y conductores). 4. Falencias en la respuesta adecuada a las víctimas tras un hecho de tránsito. 5. Débil sistema de información vial para la toma de decisiones. <p>En el Plan se definieron cinco líneas de acción para resolverlos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fortalecimiento de la normativa, fiscalización y control vigente sobre la seguridad vial. 2. Planificación vial (urbana y rural) adecuada y con proyección de acuerdo con las características de cada región. 3. Estrategia de IEC para el cambio de comportamiento y prevención de los accidentes de tránsito. 4. Sistema de información y vigilancia integrada de accidentes de tránsito. 5. Estrategia para brindar una respuesta adecuada después del insuceso de tránsito. <p>El objetivo del Plan es disminuir los factores de inseguridad vial, los accidentes de tránsito, las secuelas que dejan en las víctimas y disminuir la mortalidad vial.</p> <p>El Plan contempla aspectos como el desarrollo de normas, la planificación vial, política de respuesta rápida a las víctimas de los hechos de tránsito, la elaboración de estrategias de Información, Educación y Comunicación, así como un sistema de información interinstitucional. En esa línea se creará el Observatorio Nacional de Seguridad Vial para contar con una base de datos más exacta.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	El Plan tiene como propósito implementar mecanismos de acción en prevención y en control de los hechos de tránsito y los factores de riesgo para mejorar la seguridad vial.
ÉXITO	Define la reducción de la violencia en el tránsito como una prioridad para el gobierno y busca el compromiso de la sociedad.

Continuación a la medida de plan nacional de seguridad vial 2013-2017

PUNTUACION DE LA MEDIDA



ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> Plan multidisciplinar que permite fijar las bases políticas para el desarrollo de acciones que mejore la seguridad vial.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Falta de accesibilidad y publicidad, dificultando el conocimiento e implicación de la sociedad civil. Falta concreción en cuanto a la asignación presupuestal de las acciones propuestas, así como de los responsables de su desarrollo e implementación.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Garantizar la continuidad de las acciones desarrolladas estableciendo nuevos planes que den prolongación al existente. Facilitar la consulta de las acciones previstas en el plan para todos los interesados y la sociedad en general. Poner en marcha mecanismos para valorar el seguimiento de las acciones del Plan, de manera que se puedan corregir desviaciones no esperadas y potenciar los éxitos más destacados.

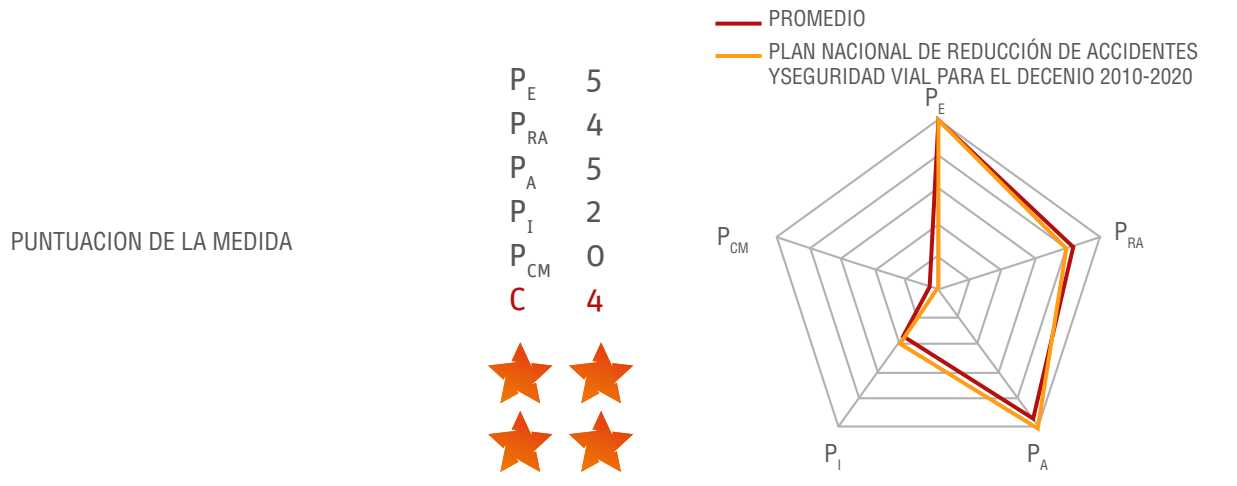
REFERENCIAS www.opinion.com.bo/opinion/articulos/2012/1213/noticias.php?id=80179

3.5.7. PLAN NACIONAL DE REDUCCIÓN DE ACCIDENTES Y SEGURIDAD VIAL PARA EL DECENIO 2010-2020 (BRASIL)



FACTOR LEGAL	PLAN NACIONAL DE REDUCCIÓN DE ACCIDENTES Y SEGURIDAD VIAL PARA EL DECENIO 2010-2020
ENTIDAD PROMOTORA	Departamento Nacional de Tránsito, DENATRAN – Entidad pública.
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Acciones de fiscalización, educación, gestión de la infraestructura y seguridad vehicular, campañas de concientización, etc.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Periodo 2010-2020.
DESCRIPCIÓN	<p>El Plan Nacional de Reducción de Accidentes y Seguridad Vial para el Decenio 2011-2020, fue desarrollado con la ayuda de organizaciones gubernamentales y no gubernamentales reunidas por el Comité de Movilización Nacional para la Salud, la Paz y la Seguridad en el Tránsito, coordinados por el Departamento Nacional de Tránsito - DENATRAN.</p> <p>El Plan contiene un conjunto de medidas enfocadas a la reducción de la mortalidad y las lesiones causadas por accidentes de tránsito en el país, a través de la implementación de acciones de fiscalización, educación, mejora de la infraestructura y seguridad vehicular en el corto, mediano y largo plazo.</p> <p>El Plan es un conjunto articulado de medidas intersectoriales a través de las cuales se establecen medidas, objetivos y plazos para su ejecución, con el objeto de reducir los accidentes y fallecidos de tráfico en un 50% en un periodo de 10 años. Para alcanzar ese objetivo, la Comisión propone hacer frente a los problemas identificados estableciendo recomendaciones con la participación de la sociedad civil.</p> <p>Directrices generales:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Implantar el OBSERVATORIO NACIONAL DE TRÁNSITO y fomentar la creación de observatorios regionales. 2. Crear, dentro de cada órgano del Sistema Nacional de Tránsito - SNT, programas destinados a la: <ol style="list-style-type: none"> a. seguridad de los peatones; b. seguridad para los motociclistas.; c. seguridad de los ciclistas. d. Seguridad para el transporte de mercancías y el transporte público de pasajeros. 3. Creación del Programa Nacional de Gestión Integrada de la Información a nivel federal, estatal y municipal. 4. Promover los principios de accesibilidad en todos los programas que componen el plan de la década. 5. Fortalecer el órgano máximo ejecutivo de tráfico de la Unión, con el fin de garantizar la integración de todo el SNT.
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	El plan constituye un conjunto articulado de acciones intersectoriales, a través de las cuales establece medidas, objetivos y plazos para su ejecución, con el fin de reducir los accidentes y los fallecidos en accidentes de tráfico.
ÉXITO	Define la reducción de la violencia en el tránsito como una prioridad para el gobierno y busca el compromiso de la sociedad.

Continuación a la medida de plan nacional de reducción de accidentes y seguridad vial para el decenio 2010-2020



ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> Plan multidisciplinar que permite fijar las bases políticas para el desarrollo de acciones en los cuatro pilares sobre los que se asienta la seguridad vial. Involucra a los poderes públicos y privados, así como a la sociedad en general.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Falta de concreción en cuanto a la asignación presupuestal para cada acción propuesta, lo que compromete su desarrollo. Falta concreción en cuanto a los responsables de su implementación. El Plan no debe ser entendido como la Política Nacional de Tránsito, dado su carácter restringido a un conjunto de medidas y el tiempo previsto para su ejecución.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Asignar los recursos económicos necesarios para la implementación de las medidas establecidas en el Plan. Poner en marcha mecanismos que permitan valorar el seguimiento de las acciones del Plan, de forma que se puedan corregir las desviaciones detectadas y potenciar los éxitos más destacados.

REFERENCIAS

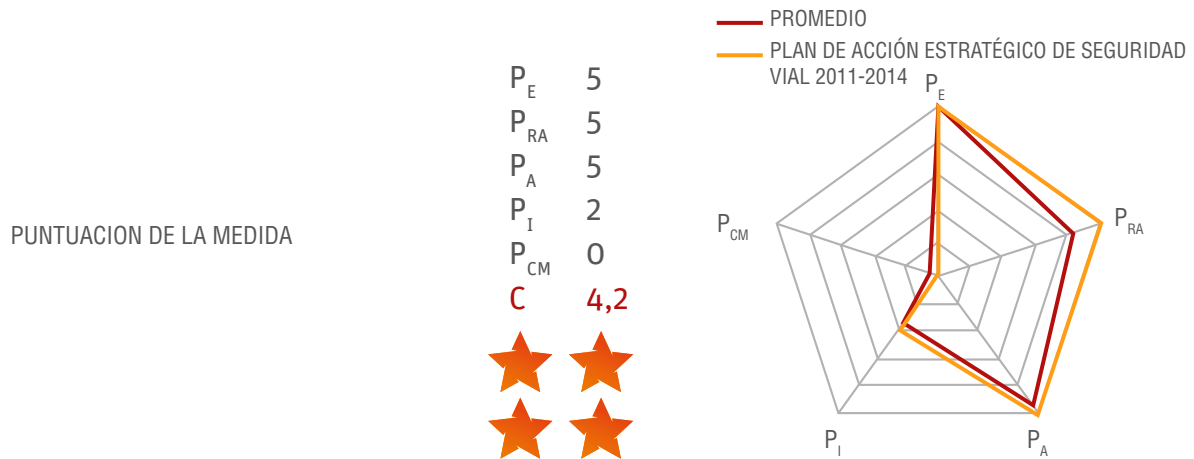
www.denatran.gov.br/decada_transito.htm
www.denatran.gov.br/download/Plano%20Nacional%20de%20Redu%C3%A7%C3%A3o%20de%20Acidentes%20-%20Comite%20-%20Proposta%20Preliminar.pdf
dpvat.org.br/onu/resolucao
dpvat.org.br/onu/resolucao

3.5.8. PLAN DE ACCIÓN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL 2011-2014 (CHILE)



FACTOR LEGAL	PLAN DE ACCIÓN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL 2011-2014																												
ENTIDAD PROMOTORA	El Plan de Acción Estratégico de Seguridad Vial para Chile - PNST fue formulado por un grupo técnico de ocho Ministerios y Carabineros de Chile, a través de un proceso participativo. La entidad coordinadora es la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET).																												
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general.																												
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.																												
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Cambios normativos; de control y fiscalización; educación, y difusión.																												
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Periodo 2011-2014.																												
DESCRIPCIÓN	<p>El Plan de Acción Estratégico de Seguridad Vial para Chile fue formulado por la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET) en respuesta al llamado de la Asamblea General de Naciones Unidas a todos los países para participar en la “Década para la Acción en Seguridad Vial” 2011 - 2020.</p> <p>Para lograrlo, el Comité de Ministros de CONASET definió un Plan de Acción Estratégico, 2011-2014, que se centró en cambios normativos; de control y fiscalización; educación, y difusión, con el objetivo de desarrollar consistentemente una Cultura de Seguridad Vial en Chile.</p> <p>Chile se ha comprometido con una meta concreta: reducir los fallecidos por accidentes de tránsito en un 20% en el 2014. El Plan de Acción Integral comprende acciones y medidas coordinadas en cuatro pilares estructurales:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Control y fiscalización. 2. Educación y comunicación. 3. Normativa e institucionalidad. 4. Infraestructura y vehículos. 																												
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado.																												
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	Se trata de una estrategia integral a nivel nacional que persigue involucrar a toda la sociedad, incluyendo los poderes públicos y privados en la lucha contra los accidentes de tráfico.																												
ÉXITO	<p>Como se aprecia en el gráfico siguiente el índice de víctimas mortales en Chile ha disminuido en los últimos años.</p> <p style="text-align: center;">CHILE</p> <table border="1"> <caption>Índice de víctimas mortales en Chile (2000-2012)</caption> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Índice Víctimas Mortales (30 días) / 100.000 Habitantes</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2000</td><td>14,0</td></tr> <tr><td>2001</td><td>13,0</td></tr> <tr><td>2002</td><td>12,8</td></tr> <tr><td>2003</td><td>13,8</td></tr> <tr><td>2004</td><td>13,8</td></tr> <tr><td>2005</td><td>13,0</td></tr> <tr><td>2006</td><td>13,2</td></tr> <tr><td>2007</td><td>12,8</td></tr> <tr><td>2008</td><td>13,8</td></tr> <tr><td>2009</td><td>11,8</td></tr> <tr><td>2010</td><td>12,0</td></tr> <tr><td>2011</td><td>11,8</td></tr> <tr><td>2012</td><td>11,5</td></tr> </tbody> </table>	Año	Índice Víctimas Mortales (30 días) / 100.000 Habitantes	2000	14,0	2001	13,0	2002	12,8	2003	13,8	2004	13,8	2005	13,0	2006	13,2	2007	12,8	2008	13,8	2009	11,8	2010	12,0	2011	11,8	2012	11,5
Año	Índice Víctimas Mortales (30 días) / 100.000 Habitantes																												
2000	14,0																												
2001	13,0																												
2002	12,8																												
2003	13,8																												
2004	13,8																												
2005	13,0																												
2006	13,2																												
2007	12,8																												
2008	13,8																												
2009	11,8																												
2010	12,0																												
2011	11,8																												
2012	11,5																												

Continuación a la medida de plan de acción estratégico de seguridad vial 2011-2014



ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> Plan multidisciplinar que permite fijar las bases políticas para el desarrollo de acciones en los cuatro pilares sobre los que se asienta la seguridad vial. Involucra a los poderes públicos y privados.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Falta de concreción en cuanto a la asignación presupuestal para cada acción propuesta, lo que compromete su desarrollo.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Garantizar la continuidad de las acciones desarrolladas estableciendo nuevos planes que den prolongación al existente. Poner en marcha mecanismos que permitan valorar el seguimiento de las acciones del Plan, de forma que se puedan corregir las desviaciones detectadas y potenciar los éxitos más destacados.
REFERENCIAS	I Encuentro de Seguridad Vial para Iberoamérica y el Caribe celebrado en febrero de 2009 en Madrid (España).	

3.5.9. PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2013- 2021(COLOMBIA)



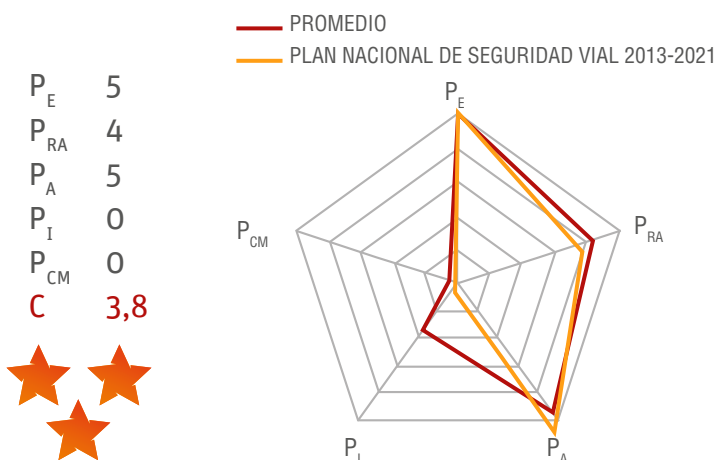
FACTOR LEGAL	PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2013-2021
ENTIDAD PROMOTORA	Ministerio de Transporte - Entidad pública.
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Divulgación y acciones enfocadas a los cuatro factores: humano, vehículo, infraestructura e institucional y legal.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Periodo 2013-2021.
DESCRIPCIÓN	<p>El Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2013-2021 elaborado por el Ministerio de Transporte responde a un proceso de ajuste del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016, dadas las debilidades encontradas y comentadas por diversos actores y agentes públicos y privados en la vigencia 2012, durante su fase de implementación. Por esta razón, el Ministerio de Transporte decidió, en el primer semestre de 2013, adelantar diversas actividades para ajustar dicho Plan.</p> <p>El Plan se estructura y desarrolla bajo los siguientes principios:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La vida es el valor máximo y todas las ideas y propósitos estarán encaminadas a protegerla y respetarla en el sistema de movilidad. • Los actores viales fomentarán la capacidad de vivir en sociedad, promoviendo actitudes de convivencia y solidaridad en los espacios de movilidad. • El cumplimiento de las normas de tránsito y transporte se realizará de manera libre y consciente por todos, convirtiendo así a la autorregulación en un mecanismo de educación y ejemplo. • Todas las acciones en pro de la seguridad vial serán desarrolladas con el fin de disminuir los hechos de tránsito, realizadas bajo los parámetros de honestidad y rectitud. • La responsabilidad y el compromiso son la base para el desarrollo de la política colombiana de seguridad vial, en las distintas escalas y niveles. <p>El objetivo adoptado es:</p> <p><i>Implementar acciones que permitan la disminución del número de víctimas fatales en un 25% por hechos de tránsito a nivel nacional para el año 2021, a través de un trabajo intersectorial e interinstitucional coordinado, con el fin de fomentar una movilidad que proteja la vida humana.</i></p> <p>Junto a este objetivo, el Gobierno Nacional adopta como objetivos específicos los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducir la tasa de mortalidad en 2.4 por cada cien mil habitantes del usuario tipo peatón por hechos de tránsito para el año 2021. • Reducir la tasa de mortalidad en 2.7 por cada cien mil habitantes del usuario tipo motociclista por hechos de tránsito para el año 2021. • Reducir las víctimas por hechos de tránsito con alcoholemia positiva a 0% para el año 2021.
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	El Plan constituye la manifestación explícita y expresa del gobierno Colombiano de cambiar la mirada y lograr, desde la institucionalidad pública, elevar la seguridad vial como una actividad permanente y prioritaria, que contribuya a la generación de una cultura de la prevención y del auto cuidado de todos los actores del tránsito, sean estos peatones, ciclistas, motociclistas, conductores o pasajeros.

Continuación a la medida de plan nacional de seguridad vial 2013-2021

ÉXITO

El PNSV 2013-2021 se presenta como un plan a medio plazo, que compromete más de un periodo de gobierno, y que permite hacer propuestas estratégicas de mayor alcance, para el cumplimiento de sus objetivos.

PUNTUACION DE LA MEDIDA



ANÁLISIS DE RESULTADOS

FORTALEZAS

- Plan que engloba diferentes acciones multidisciplinares para la mejora de la seguridad vial, involucrando a los poderes públicos y privados.
- El Plan cuenta con mecanismos de seguimiento de las acciones establecidas que han permitido la corrección de las desviaciones encontradas.

DEBILIDADES

- El desarrollo del plan no va acompañado de acciones de concientización, educación vial y actividades de control y sanción lo que puede dificultar su correcta aplicación.
- Falta concreción en cuanto a la asignación presupuestal de cada una de las acciones propuestas y de los responsables de su implementación lo que puede comprometer su desarrollo.

OPORTUNIDADES

- Poner en marcha mecanismos de control y sanción necesarios para la implementación de las acciones.
- Fomentar la colaboración social en el desarrollo del Plan, para lo que es necesario incorporar medios de comunicación y organizaciones civiles al proceso de implementación de las acciones.

REFERENCIAS

Gobierno de Colombia. Ministerio de Transporte www.mintransporte.gov.co

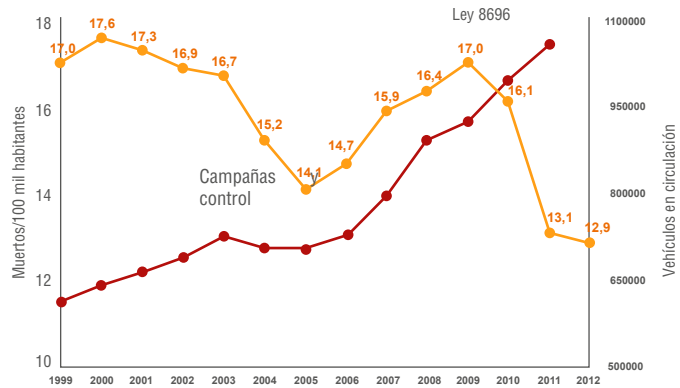
3.5.10. PLAN NACIONAL DEL DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2011- 2020 [COSTA RICA]



FACTOR LEGAL	PLAN NACIONAL DEL DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2011- 2020
ENTIDAD PROMOTORA	Gobierno de Costa Rica – Entidad pública.
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	<p>Las acciones del Plan se desarrollan en los 5 pilares de intervención en seguridad vial, siendo los factores claves para su gestión:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Liderazgo político, lo posiciona entre las prioridades marcadas a nivel nacional e internacional. • Estrategia integradora, como instrumento para la promoción y difusión de la seguridad vial y coordinación de los distintos agentes públicos y privados. • Coordinación interministerial dinámica y eficaz basada en el compromiso de los agentes implicados. • Participación de agentes públicos, privados y sociales, que permite consensuar medidas y estar atento a las problemáticas emergentes. • Generación y transferencia de conocimiento, juega un papel importante la difusión y recepción del conocimiento en seguridad vial entre los agentes que pueden aportar a su mejora.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Periodo 2011 – 2020.
DESCRIPCIÓN	<p>La VISIÓN está apoyada en cinco valores que marcan las acciones nacionales a desarrollar para reducir el impacto socio-económico de los accidentes de tránsito en 10 años. Estos valores son: derechos y deberes compartidos, movilidad sostenible, usuarios seguros, carreteras y entornos seguros y vehículo seguro.</p> <p>MISIÓN: Promoción de la seguridad vial por medio de la implementación de acciones y la facilitación de la integración - coordinación de los actores involucrados, que ayuden a sostener - mejorar el comportamiento y calidad de vida de los usuarios del sistema de tránsito costarricense.</p> <p>OBJETIVO GENERAL: Articular esfuerzos del sector público, privado y la sociedad civil, en la ejecución de acciones de protección y seguridad para los usuarios que se movilizan por el sistema de tránsito nacional, de tal forma que se reduzca el número de personas fallecidas por accidentes de tránsito en un 16%, en un período de diez años respecto al año 2012”.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	<p>El establecimiento de una década de acción le servirá al país para fijar las bases políticas y la necesidad de priorizar las acciones y las agendas públicas nacionales sobre la seguridad vial.</p> <p>Es necesario destacar la importancia de prevenir los accidentes y el impacto social y económico para el país, así como el compromiso para que durante la década se lleven a cabo, acciones basadas en evidencia científica que permitan mejorar las condiciones de seguridad vial y que esas acciones sean acompañadas de asignación de recursos.</p>

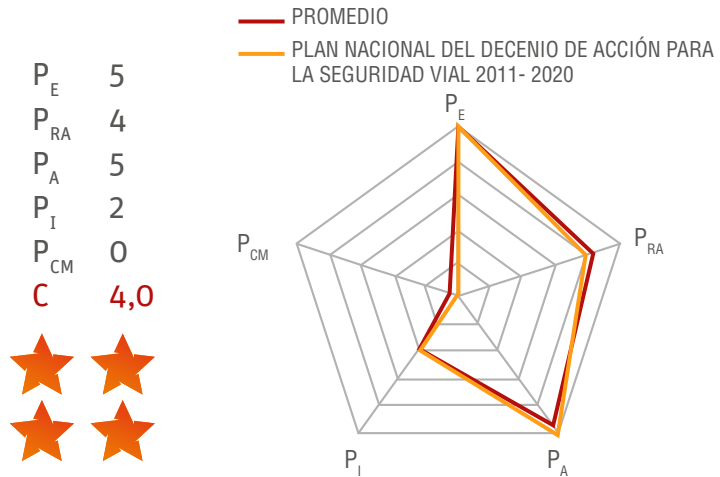
Continuación a la medida de plan nacional del decenio de acción para la seguridad vial 2011- 2020

ÉXITO



Con base en los 5 pilares de intervención del Plan, el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) aprobó en el año 2014 la Estrategia para la implementación de medidas en seguridad vial en espacios de incidencia de accidentes de tránsito: “Una priorización de la atención”.

PUNTUACION DE LA MEDIDA



ANÁLISIS DE RESULTADOS

FORTALEZAS

- Permite fijar las bases políticas para el desarrollo de acciones multidisciplinarias en los cuatro pilares sobre los que se sienta la seguridad vial, involucrando a los poderes público y privado, así como a la sociedad en general.
- El Plan refuerza la infraestructura y la capacidad de gestión para la ejecución técnica de actividades de seguridad vial a nivel nacional y regional.

DEBILIDADES

- Falta de concreción en cuanto a la asignación presupuestal y responsables para cada acción, lo que compromete su desarrollo.

OPORTUNIDADES

- Poner en marcha mecanismos que permitan realizar un seguimiento de las acciones así como su valoración.
- Promover el compromiso de los actores involucrados y el desarrollo de una estrategia integradora para la promoción, difusión y coordinación con los distintos agentes públicos y privados.
- Poner en marcha mecanismos para valorar el seguimiento de las acciones del Plan, de manera que se puedan corregir desviaciones no esperadas y potenciar los éxitos más destacados.

REFERENCIAS

Gobierno de Costa Rica www.csv.go.cr

3.5.11. PLAN NACIONAL DE MOTOCICLISTAS 2014 (COSTA RICA)



FACTOR LEGAL		PLAN NACIONAL DE MOTOCICLISTA 2014	
ENTIDAD PROMOTORA	Consejo de Seguridad Vial COSEVI – Entidad Pública.		
BENEFICIARIOS	Grupo particular de usuarios: motociclistas.		
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.		
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • Elaboración del segundo Manual del Motociclista. • inserción de un capítulo exclusivo para conductores de motos en el manual de conducción. 		
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Desarrollado en el año 2014.		
DESCRIPCIÓN	<p>El Plan incluye:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La elaboración del segundo Manual del Motociclista, el cual será distribuido de forma gratuita a todos los compradores de motocicletas. • La inserción de un capítulo exclusivo para conductores de motos en el manual de conducción para realizar el examen teórico y práctico de manejo. • La separación en las pistas de prueba de manejo, para que la misma se adecue a la realidad y necesidad de los conductores de moto. <p>El segundo Manual de Motociclista 2014, es una herramienta educativa que trata temas como: manejo seguro, vestimenta adecuada, control básico de la motocicleta, transporte de pasajeros y carga, y Ley de Tránsito, entre otros más.</p> <p>Se distribuirá de forma gratuita entre los compradores de estos vehículos.</p>		
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible, ha sido estimado como muy elevado.		
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	Esta es una estrategia de trabajo integral, la cual será sostenible a largo plazo, y tocará temas de seguridad en moto, normativa actual, manejo preventivo, campañas informativas, reglamentos y elaboración del segundo manual del motociclista.		
ÉXITO	<p>En mayo del 2014, el número de muertes en carretera se incrementaron en 19 casos en comparación con el mismo período del año anterior. Así, se contabilizaron 111 muertes, mientras que el año 2013 registraron 92 víctimas.</p> <p>Ante esta situación, el Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) trabaja de forma integral con la empresa privada, para generar acciones tendientes a disminuir el número de fallecidos en motocicleta.</p>		
PUNTUACION DE LA MEDIDA	<p> P_E 5 P_{RA} 4 P_A 3 P_I 2 P_{CM} 0 C 3,8 </p>		

Continuación a la medida de plan nacional de motociclista 2014

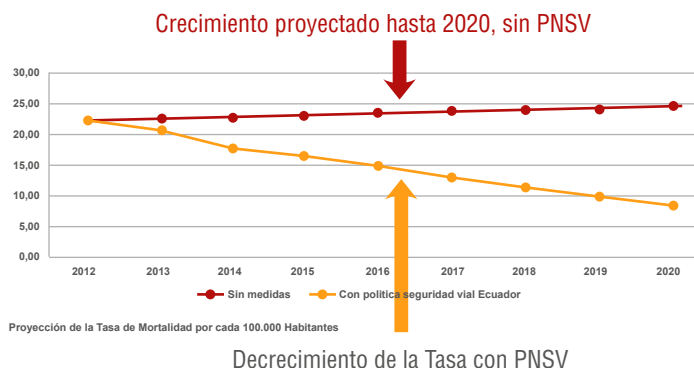
ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> • Es una herramienta integral que busca fomentar la cultura vial de los motociclistas, concientizándolos sobre la importancia de respetar las normas de circulación, la utilización de los elementos de seguridad, el manejo adecuado, etc. • Involucra a los poderes públicos y privados, así como a los usuarios de motocicletas.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • No contempla acciones de vigilancia y control ni actividades de comunicación y difusión sobre la importancia de un manejo responsable para la mejora de la seguridad vial.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • Realizar campañas de concientización y sensibilización a los usuarios de motocicletas sobre la importancia de respetar las normas y utilizar los sistemas adecuados de protección. • El Plan en su conjunto podría trasladarse, convenientemente adaptado, a otros colectivos de usuarios vulnerables. • Poner en marcha los mecanismos de control y sanción necesarios para garantizar la mejora de la seguridad vial de los motoristas. • Garantizar la continuidad de las acciones desarrolladas estableciendo nuevos planes que den prolongación al existente. • Constituye un ejemplo para otros países de la Región en la mejora de la seguridad vial de los motoristas.
REFERENCIAS	<p>www.csv.go.cr/documents/10179/28678/Bolet%C3%ADn-COMUNICADO+DE+PRENSA+UNA+MOTO+ES+UN+VEHICULO2.pdf/08584b8a-6acf-4899-a8d3-2404d30ca718</p>	

3.5.12. PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2013- 2020 (ECUADOR)

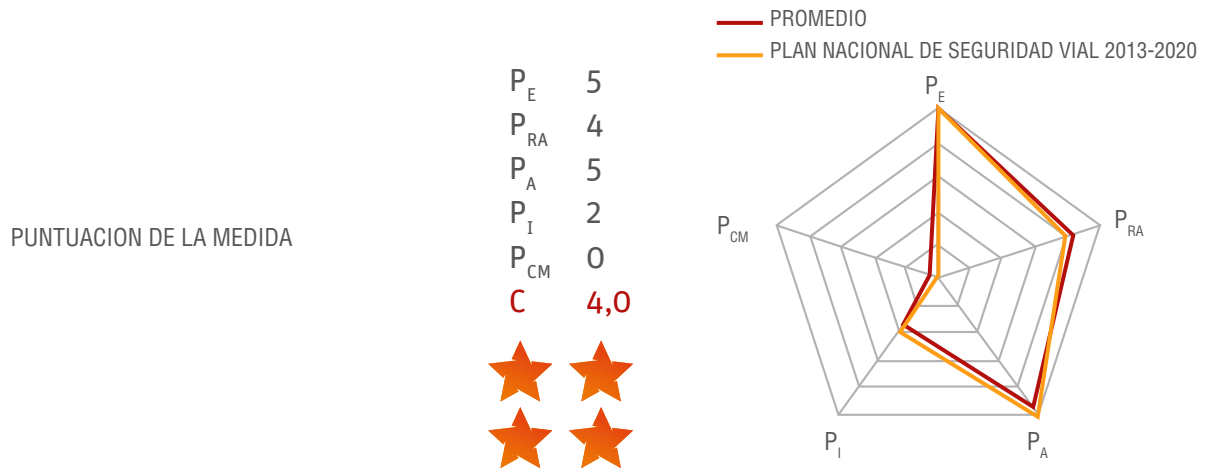


FACTOR LEGAL		PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2013-2020
ENTIDAD PROMOTORA	Trabajo coordinado con las instituciones relacionadas a la Seguridad Vial: MTOP, MCPEC, MICS, MSP, Ministerio del Interior, Ministerio de Educación, MIPRO, Policía Nacional del Ecuador- DNTSV, FONSAT, INEC, Secretaría Nacional de Gestión de Riesgos, Fiscalía General del Estado.	
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general.	
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.	
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Fortalecer la Dirección de Estudios y Proyectos, como la dependencia encargada de la Seguridad Vial. Aumentar la seguridad de la Red Vial Nacional (RVN) en todas sus fases de gestión. Impulsar la aplicación de mejores tecnologías de seguridad pasiva y activa de los vehículos. Promover una mejora continua en el comportamiento de los usuarios de las vías. Garantizar una atención integral, oportuna y óptima a las víctimas de los siniestros.	
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Periodo 2013-2020.	
DESCRIPCIÓN	<p>OBJETIVO: Proteger la vida e integridad de todos los usuarios del transporte terrestre en el territorio ecuatoriano, a través de la implementación de una estrategia multisectorial.</p> <p>META: Una disminución del 50% de las fatalidades hacia el año 2020, esto reportará salvar más de 12.000 vidas en el periodo 2013-2020.</p> <p>Se establecen 5 pilares de acción:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gestión de la seguridad vial – Institucionalidad 2. Vías de tránsito y movilidad más seguras 3. Vehículos más seguros 4. Usuarios de vías de tránsito más seguros 5. Respuesta tras los accidentes 	
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Muy elevado, coste total de los 5 pilares contemplados en el plan \$ 608.697.521,06 (FUENTE: Agencia Nacional de Tránsito).	
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	Se trata de un plan integral, con objetivos cuantificados e indicadores para realizar el seguimiento del cumplimiento del plan. La implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial permitirá al Estado Central reducir el número de víctimas fatales por siniestros de tránsito en un 50%, evitando una pérdida económica de aproximadamente \$ 3.600 millones de dólares.	

ÉXITO



Continuación a la medida de plan nacional de seguridad vial 2013-2020



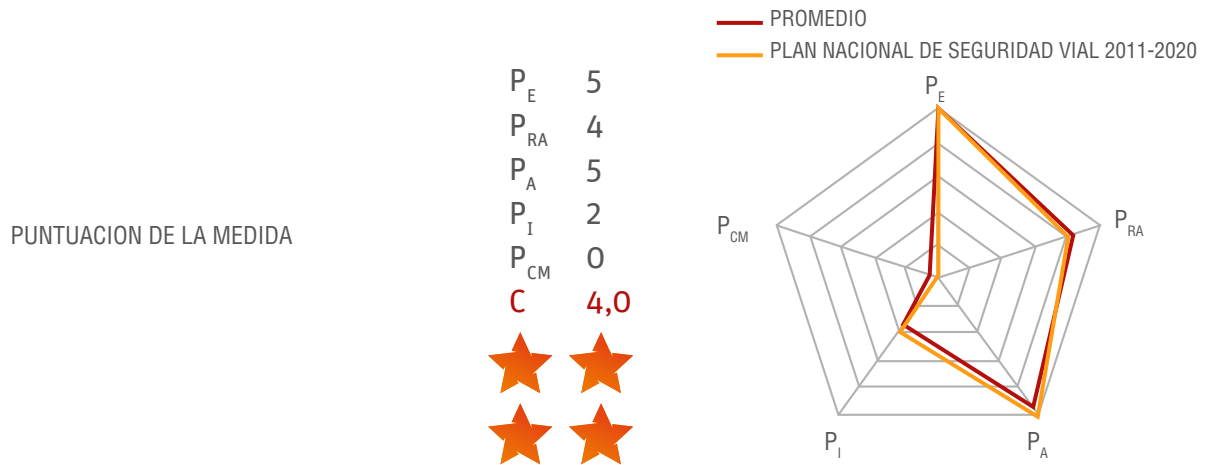
ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> Plan que engloba diferentes acciones multidisciplinares para la mejora de la seguridad vial, involucrando a los poderes público y privado, así como a la sociedad en general.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> El Plan no establece indicadores de seguimiento de los avances y del desempeño de las acciones propuestas. El desarrollo del plan no va acompañado de acciones de concientización, educación vial y actividades de control.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Poner en marcha mecanismos que permitan valorar el seguimiento de las acciones establecidas en el Plan, de forma que puedan corregir desviaciones no esperadas y potenciar los éxitos más destacados. Fomentar la máxima implicación social en el desarrollo del Plan, incorporando a los medios de comunicación y organizaciones civiles.
REFERENCIAS	www.obraspublicas.gob.ec	

3.5.13. PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020 (EL SALVADOR)



FACTOR LEGAL	PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020
ENTIDAD PROMOTORA	Vice-Ministerio de Transporte – Entidad pública.
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	<p>El plan contempla las siguientes acciones para su implementación:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Control y vigilancia - Investigación y análisis de la seguridad vial - Participación de la sociedad civil - Financiamiento - Infraestructura - Seguridad vehicular - Transporte público - Educación, formación y concientización vial - Atención integral de las víctimas y sus familias
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Periodo 2011 – 2020.
DESCRIPCIÓN	<p>La misión del plan es articular estrategias y acciones integrales, que permitan lograr en El Salvador la disminución de los accidentes de tránsito y sus consecuentes fallecidos y lesionados en un 40% durante el periodo 2011-2020, junto con la instauración de una cultura de seguridad vial de respeto a la vida humana y convivencia armoniosa.</p> <p>Plan Estratégico de El Salvador está alineado con los pilares del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 - 2020:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gestión de la seguridad vial 2. Vías de tránsito y movilidad más segura 3. Vehículos más seguros 4. Usuarios de vías de tránsito más seguros 5. Respuesta tras los accidentes
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	<p>Se trata de un plan integral con unos objetivos cuantificados.</p> <p>El Salvador se sumó a la iniciativa del Decenio de Acción para la Seguridad Vial, organizado por la Organización de las Naciones Unidas, con la meta de que en 10 años se reduzca a la mitad el número de muertes y de discapacidades por accidentes viales en el mundo.</p>
ÉXITO	<p>En El Salvador los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte de personas en edad productiva, entre los 20-40 años, y diariamente ocasionan 3 muertes y 22 lesionados. El 75% de las muertes están relacionadas por la distracción del conductor, la conducción a excesiva velocidad y la imprudencia del peatón. Este patrón de accidentalidad vial y la propuesta de Plan Mundial en el marco del Decenio, le han planteado al Estado Salvadoreño, a la sociedad civil y a la empresa privada la oportunidad histórica y la determinación de sumarse al esfuerzo para elaborar e implementar multisectorialmente un Plan Estratégico de Seguridad Vial de El Salvador 2011-2020</p>

Continuación a la medida de plan nacional de seguridad vial 2011-2020



ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> • El Plan que se ha desarrollado involucra a los poderes públicos y privados, así como a la sociedad en general. • El Plan engloba diferentes acciones multidisciplinares para la mejora de la seguridad vial.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • El Plan no incluye quienes son los responsables de la implementación de las medidas contempladas por lo que no se puede realizar un seguimiento adecuado de las mismas. • Falta concreción en cuanto a la asignación presupuestal de cada una de las acciones propuestas, lo que puede comprometer su desarrollo.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • Asignar los responsables y los recursos económicos necesarios para la implementación de las medidas recogidas por el Plan. • Activar mecanismos de seguimiento de las acciones que permitan valorar los logros obtenidos y corregir posibles desviaciones.

REFERENCIAS

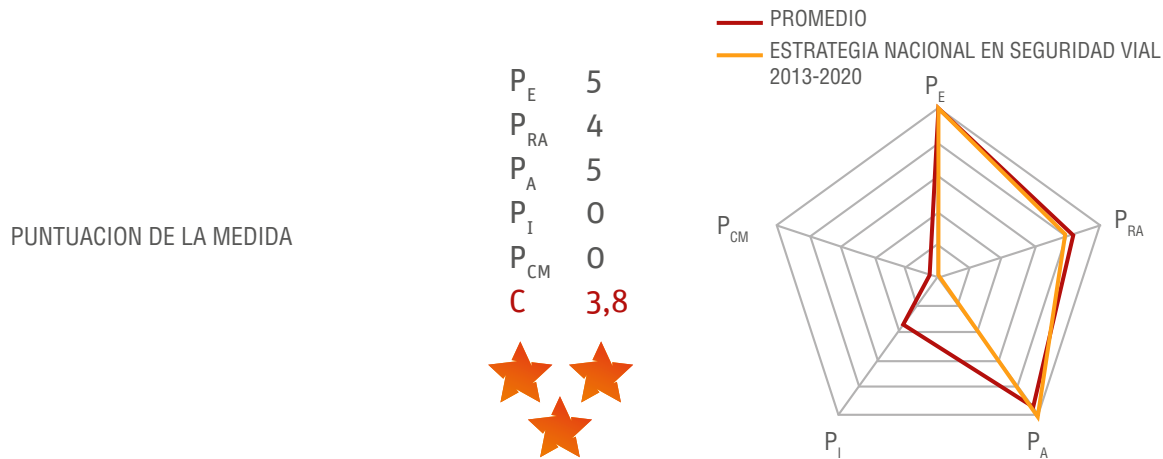
www.paho.org/els/index.php?option=com_content&view=article&id=406
www.paho.org/els/index2.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=570&Itemid=99999999

3.5.14. ESTRATEGIA NACIONAL EN SEGURIDAD VIAL 2013-2020 (GUYANA)



FACTOR LEGAL		ESTRATEGIA NACIONAL EN SEGURIDAD VIAL 2013-2020 (GUYANA NATIONAL ROAD SAFETY STRATEGY 2013-2020)
ENTIDAD PROMOTORA	Guyana National Road Safety Council (GNRSC).	La estrategia recibió el apoyo de la Organización Panamericana de la Salud/ Organización Mundial de la Salud (PAHO/ WHO), el Banco Caribeño de Desarrollo (CDB) y el Banco Interamericano de Desarrollo (IDB).
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general.	
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.	
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Publicidad, campañas de concientización.	Acciones en el factor humano, legal, institucional, vehículo, infraestructuras y atención post accidente.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Periodo 2013 – 2020.	
DESCRIPCIÓN	La estrategia fue desarrollada en el marco del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, basándose en los cinco pilares establecidos por esta: gestión de la seguridad vial, vías de tránsito y movilidad más seguras, vehículos más seguros, usuarios de vías de tránsito más seguros y respuesta tras los accidentes. La estrategia establece las siguientes acciones prioritarias:	<ul style="list-style-type: none"> • La aplicación de los convenios y acuerdos en la Seguridad Vial de las Naciones Unidas • La creación de un organismo rector a través del Ministerio del Interior. • El desarrollo de la infraestructura vial, teniendo en cuenta todos los tipos de usuarios de la carretera incluyendo personas con discapacidad. • La aplicación de programas de evaluación de vehículos para los vehículos importados, a fin de aumentar la seguridad de los conductores y pasajeros. • Actividades de sensibilización de la sociedad sobre los factores de riesgo y la importancia de cumplir las leyes de tránsito. • Otras acciones: establecimiento de sistemas y mecanismos adecuados de control y análisis de los factores de riesgo, el desarrollo de la atención pre-hospitalaria, etc.
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado.	
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	La estrategia está enfocada a mejorar la seguridad de los usuarios de la vía (cambios legislativos) y viajes más seguros (reducción del número de víctimas de accidentes de tránsito).	
ÉXITO	Con el desarrollo y aplicación de esta estrategia, se espera lograr en el año 2020 una reducción de un 50% en el número de fallecidos en accidentes de tránsito respecto a los resultados del año 2010, es decir pasar de 115 fallecidos en 2010 a aproximadamente 58 en 2020.	

Continuación a la medida de estrategia nacional en seguridad vial 2013-2020



ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> • Plan multidisciplinar que permite fijar las bases políticas para el desarrollo de acciones en los cinco pilares sobre los que se asienta la seguridad vial. • Creación de un órgano rector de la Seguridad Vial.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • Falta concreción en cuanto a quienes son los responsables de la implementación de las medidas contempladas así como en la asignación presupuestal de las mismas. • No contempla acciones de vigilancia y control ni actividades de comunicación y difusión. • El desarrollo del plan no va acompañado de acciones de educación vial. • El Plan no establece indicadores de seguimiento de los avances y del desempeño tanto a nivel nacional como regional. • La creación de un organismo rector requiere desarrollo legislativo, lo que supone una acción a largo plazo.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • Asignar los responsables y los recursos económicos necesarios para la implementación de las medidas recogidas por el Plan. • Activar mecanismos de seguimiento de las acciones que permitan valorar los logros obtenidos y corregir posibles desviaciones. • Fomentar la máxima implicación social en el desarrollo de la Estrategia, incorporando a medios de comunicación y organizaciones civiles al proceso de implementación de las acciones.

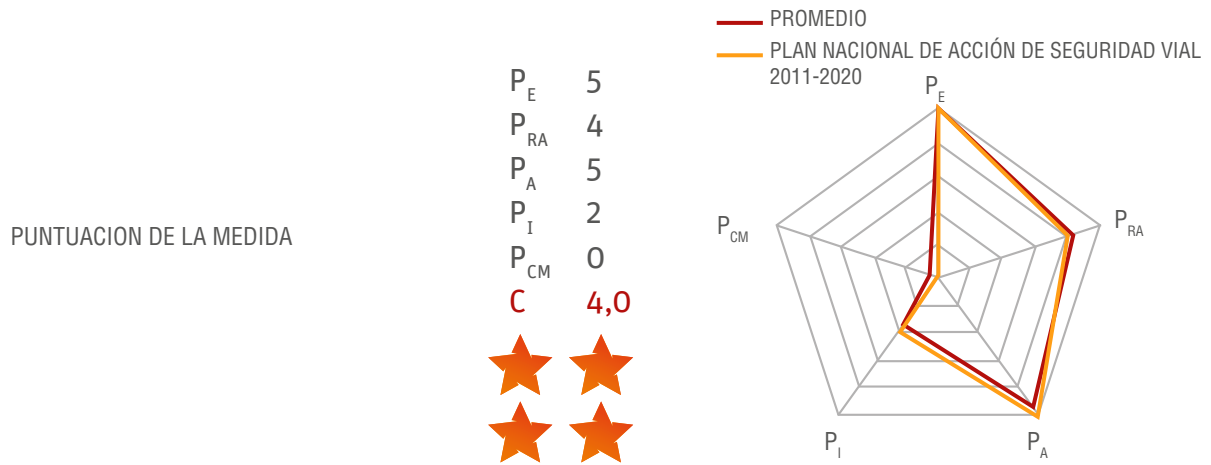
REFERENCIAS gina.gov.gy/wp/?p=12228

3.5.15. PLAN NACIONAL DE ACCIÓN DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020 (HONDURAS)



FACTOR LEGAL		PLAN NACIONAL DE ACCIÓN DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020
ENTIDAD PROMOTORA	Consejo Nacional de Seguridad Vial – Entidad pública.	
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general.	
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.	
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Acciones multidisciplinarias en los cinco pilares sobre los que se asienta la seguridad vial establecidos por la ONU.	
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Periodo 2011-2020.	
DESCRIPCIÓN	<p>El Plan Nacional de Acción para la seguridad vial de la república de Honduras fue realizado de manera participativa con los miembros y representantes del Consejo Nacional de Seguridad vial y tomando como base las sugerencias a los Estados contenidas en el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.</p> <p>La iniciativa se desarrolla con el apoyo de las distintas secretarías e instituciones del Estado, organizaciones de sociedad civil y cooperantes internacionales. Tiene como finalidad crear una cultura de responsabilidad y de respeto a la vida humana, con la prudencia en el manejo de los automotores en las principales carreteras del país. Para la formulación del Plan se consideraron las siguientes 5 áreas de acción estratégicas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gestión de la seguridad vial 2. Vías de tránsito y movilidad más segura 3. Vehículos más seguros 4. Usuarios de vías de tránsito más seguros 5. Respuesta tras los accidentes 	
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado.	
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	<p>Se trata de un plan integral con unos objetivos cuantificados.</p> <p>Honduras se sumó a la iniciativa del Decenio de Acción para la Seguridad Vial, organizado por la Organización de las Naciones Unidas, con la meta de que en 10 años se reduzca a la mitad el número de muertes y de discapacidades por accidentes viales en el mundo.</p>	
ÉXITO	<p>Con el desarrollo y aprobación de este Plan del Consejo Nacional de Seguridad Vial Honduras se suma al Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, teniendo como objetivo la reducción de la siniestralidad de tránsito en el país.</p> <p>El Consejo Nacional de Seguridad Vial está trabajando en la capacitación de miles de alumnos de más de 700 escuelas a nivel nacional, a la vez que se han aprobado las leyes del uso del casco y del cinturón, pruebas de alcoholemia, infracciones de tránsito, revisión de unidades de transporte, así como la emisión de una nueva licencia de conducción para establecer un mejor control de seguridad.</p>	

Continuación a la medida de plan nacional de acción de seguridad vial 2011-2020



ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> Plan a largo plazo que permite el desarrollo de las políticas adoptadas para la mejora de la seguridad vial, involucrando a los poderes público y privado, así como a la sociedad en general. Se trata de un Plan integral con objetivos cuantificados, lo que facilita el seguimiento del Plan.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> El desarrollo del plan no va acompañado de acciones de concientización, educación vial y actividades de control. alta de concreción respecto a la asignación presupuestal de cada una de las acciones propuestas, lo que puede comprometer su desarrollo.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Garantizar la aplicación del Plan mediante la realización de actividades de control y sanción a los infractores. Fomentar la máxima implicación social mediante la incorporación de los medios de comunicación y organizaciones civiles al proceso de implementación de las acciones.

REFERENCIAS es.calameo.com/read/001510262a8247e1d9536

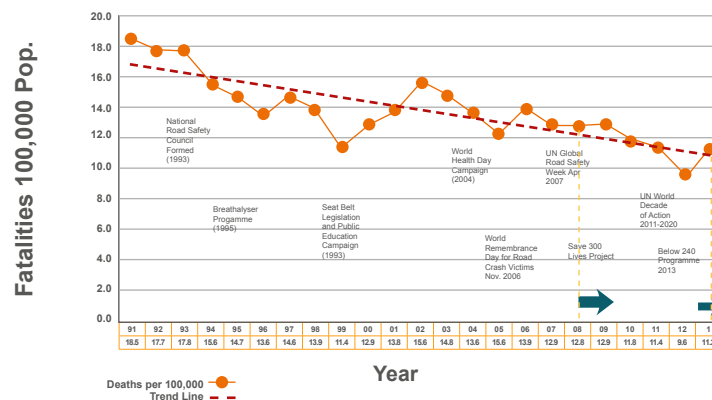
3.5.16. ESTRATEGIA “BELOW 240” (POR DEBAJO DE 240) (JAMAICA)



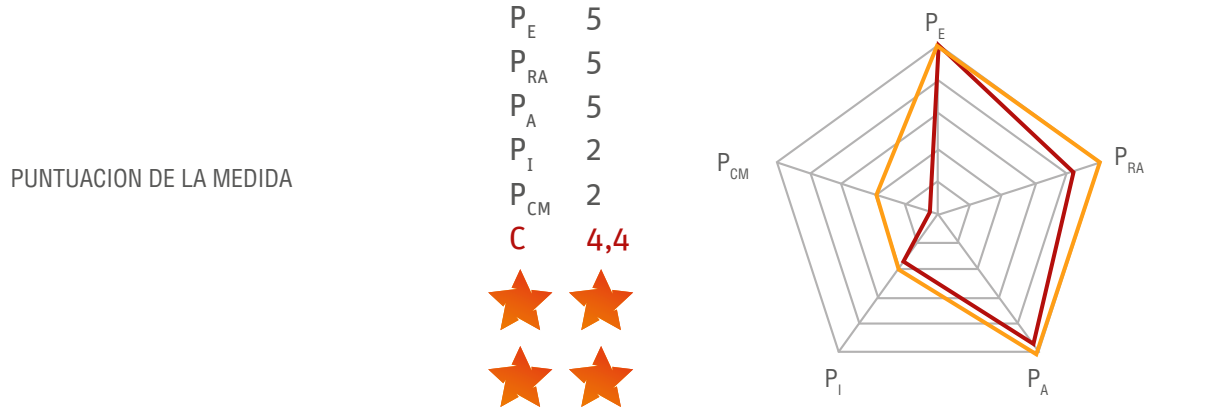
FACTOR LEGAL	ESTRATEGIA “BELOW 240”
ENTIDAD PROMOTORA	Consejo Nacional de Seguridad Vial – Asociación sin ánimo de lucro.
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Acciones de control. Reformas legislativas. Campañas de concientización y educación.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Periodo 2013 – 2016.
DESCRIPCIÓN	El objetivo de la estrategia es lograr que el número de fallecidos en accidentes de tráfico se mantenga por debajo de 240 cada año, adoptando como eslogan “BELOW 240, Jamaica can do it!” (Por debajo de 240. ¡Jamaica puede hacerlo!) Con esta estrategia se da continuidad a la lanzada en 2008 “Below 300”, cuyo objetivo no fue alcanzado hasta el año 2012 en el que país registró 260 fallecidos en sus carreteras, el número más bajo de víctimas registrado en 13 años.
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	Se trata de una estrategia a largo plazo que combina acciones de concientización y educación de la sociedad con refuerzo de las actividades de control policial.

ÉXITO

Road Fatalities/ 100,000 Population: 1991-2013



Continuación a la medida de estrategia "Below 240"



ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> • Con esta medida se da continuidad a la estrategia de reducción de víctimas de accidentes de tránsito iniciada en 2008 y cuyo objetivo fue alcanzado en 2012. • Se trata de una estrategia multidisciplinar que contempla acciones de control, concientización, formación y legislativas.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • No establece un plazo para la consecución del objetivo marcado. • No se capacita a los agentes de tránsito para la correcta aplicación de la normativa existente ni para la realización in situ de acciones de concientización y educación vial.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • Realizar campañas de concientización a la sociedad mediante la incorporación de medios de comunicación y organizaciones civiles en el proceso de implementación de las acciones. • Desarrollar un programa de capacitación en seguridad vial de los agentes encargados de las actividades de vigilancia y control

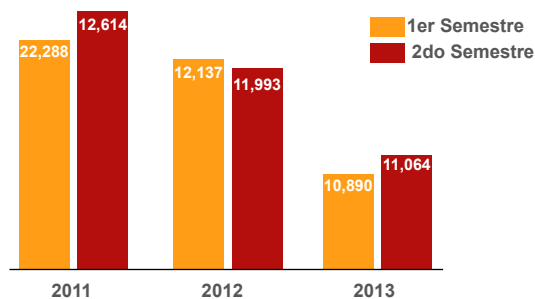
REFERENCIAS www.nationalroadsafetycouncil.org.jm/

3.5.17. ESTRATEGIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020 (MEXICO)



FACTOR LEGAL	ESTRATEGIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020
ENTIDAD PROMOTORA	Secretaría de Comunicaciones y Transportes – Entidad pública.
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Actividades coordinadas y multisectoriales para promover la seguridad vial y la prevención de accidentes desde el más alto nivel; mejorar la conciencia y conocimiento de los factores de riesgo y las medidas preventivas; reforzar los sistemas de gestión de la seguridad vial y aplicación de prácticas adecuadas en materia de seguridad vial; atención pre-hospitalaria en emergencias derivadas de accidentes de tránsito; y mejorar la calidad de los datos sobre seguridad vial.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Periodo 2011-2020.
DESCRIPCIÓN	<p>La Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020 fue suscrita por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Salud y publicada en el Diario Oficial de la Federación el 6 de junio de 2011. El objetivo general es reducir un 50% las muertes y al máximo posible las lesiones y discapacidades por accidentes de tránsito en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos. Promueve la participación de las autoridades de los tres niveles de gobierno, atendiendo a su ámbito de competencia y facultades, en la implementación de cinco acciones principales:</p> <p>PRIMERA. Coadyuvar en el fortalecimiento de la capacidad de gestión de la seguridad vial.</p> <p>SEGUNDA. Participar en la revisión de la modernización de la infraestructura vial y de transporte más segura.</p> <p>TERCERA. Fomentar el uso de vehículos más seguros.</p> <p>CUARTA. Mejorar el comportamiento de los usuarios de las vialidades incidiendo en los factores de riesgo que propician la ocurrencia de accidentes de tránsito.</p> <p>QUINTA. Fortalecer la atención del trauma y de los padecimientos agudos mediante la mejora de los servicios de atención médica pre-hospitalaria y hospitalaria.</p> <p>La estrategia contiene metas y acciones que deben ser atendidas por diversas dependencias del Gobierno Federal y las que han de coordinarse con gobiernos estatales y municipales para que en conjunto se logre alcanzar las metas.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	México se sumó a la iniciativa del Decenio de Acción para la Seguridad Vial, organizado por la Organización de las Naciones Unidas, con la meta de que en 10 años se reduzca a la mitad el número de muertes y de discapacidades por accidentes viales en el mundo.

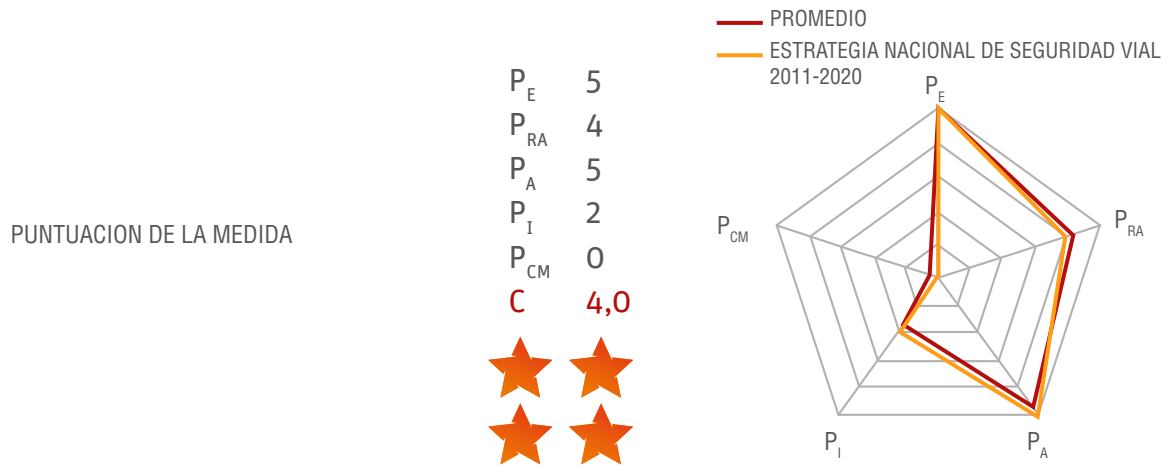
México. Accidentes en las Carreteras Federales



Fuente: Comisión Nacional de Seguridad 2014

ÉXITO

Continuación a la medida de estrategia nacional de seguridad vial 2011 - 2020



ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> Plan a largo plazo y de alcance nacional que permite el desarrollo de las políticas adoptadas para mejorar la seguridad vial y que manifiesta un apoyo político claro a la seguridad vial. Es una herramienta integral que busca fomentar la cultura vial mediante la realización de acciones multisectoriales en los diferentes órdenes de gobierno, infraestructura, vehículo, usuarios y atención prehospitolaria y hospitalaria a las víctimas de accidentes de tránsito.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Falta de concreción en cuanto a la asignación presupuestal de las acciones propuestas en la Estrategia, lo que puede comprometer su desarrollo.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Promover la participación de los medios de comunicación en la realización campañas de concientización de la sociedad civil así como en la difusión de las acciones y objetivos establecidos por la Estrategia. Asignar los recursos económicos necesarios para el correcto desarrollo de la Estrategia.

REFERENCIAS	Secretaría de Comunicaciones y Transportes de los Estados Unidos Mexicanos: www.sct.gob.mx
-------------	--

3.5.18. ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2013-2018 (NICARAGUA)



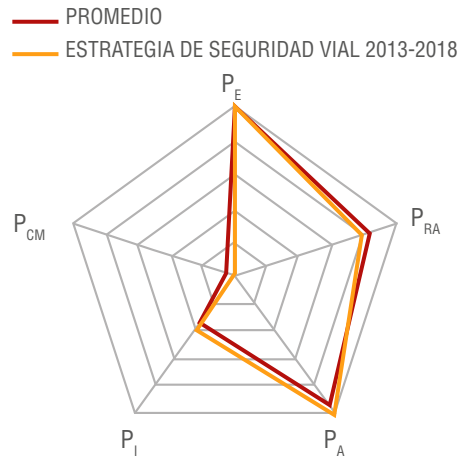
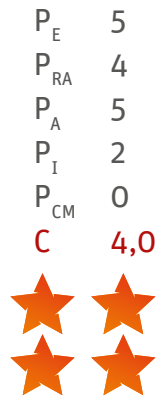
FACTOR LEGAL	ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2013-2018
ENTIDAD PROMOTORA	El Ministerio de Transporte e Infraestructura (MTI) bajo la consultoría de Acción a Ingeniería.
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • Las siguientes herramientas se consideran claves para garantizar el buen desarrollo de la Estrategia durante el periodo 2013-2018: • Estrategia de comunicación, liderada por una entidad pública que vele por la consecución de los objetivos de la Estrategia de Seguridad Vial. La difusión de información a la opinión pública es fundamental para conseguir su máxima implicación. • Mesas de trabajo de coordinación y seguimiento de la Estrategia. • Diálogo continuo con los agentes sociales implicados en la seguridad vial, por medio de reuniones de trabajo específicas. • Constitución de mesas de trabajo específicas para la gestión de actividades en la que participen varias entidades.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Periodo 2013 – 2018.
DESCRIPCIÓN	<p>El MTI a través de fondos del Banco Interamericano de Desarrollo, impulsó una consultoría para concretar una estrategia nacional de seguridad vial 2013-2018, con el objetivo de crear un Plan a nivel nacional con el apoyo de otras instituciones del Estado, en función de poder reducir la tendencia de los accidentes de tránsito. Los principios inspiradores de la Estrategia de Seguridad Vial 2013-2018 se basaron en los siguientes aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Diálogo, mediante el cual se reconoce la necesidad de estar en contacto permanente entre las entidades implicadas en la seguridad vial, de manera que se alineen los esfuerzos y se eviten solapes entre acciones similares. ✓ Consenso, asumiendo que la Estrategia de Seguridad Vial es el resultado de la opinión de todos los implicados y como tal, se debe sentir como una Estrategia propia. ✓ Compromiso, por el que se reconoce que la responsabilidad de reducir el número y la gravedad de los accidentes de tránsito en Nicaragua es responsabilidad de todas las entidades públicas y privadas, así como de todos y cada uno de los ciudadanos. <p>La Estrategia persigue la siguiente visión: Promover un sistema de transporte viario en el que la seguridad de los usuarios sea un aspecto prioritario, tanto en áreas urbanas como rurales, y a la vez concientizar a la sociedad sobre la importancia de adoptar conductas viales seguras.</p> <p>El objetivo de la Estrategia es lograr una reducción del número de víctimas mortales en accidentes de tránsito en un 20% respecto a los índices del año 2012.</p> <p>La Estrategia se estructura en torno a 5 pilares: Gestión de la seguridad vial, Vías de tránsito y movilidad más eficiente, Vehículos más seguros, Usuarios de vías más seguros y respuesta tras los accidentes.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	El compromiso político del Gobierno de Nicaragua con la seguridad vial queda patente a través de la presentación de la Estrategia en la que se ha considerado tanto el contexto internacional como el regional en la planificación de la seguridad vial.

Continuación a la medida de estrategia de seguridad vial 2013-2018

ÉXITO

La Estrategia ha sido desarrollada teniendo en cuenta la opinión de todos los implicados en la seguridad vial en Nicaragua.
 Las entidades implicadas en la seguridad vial se comprometen a trabajar de manera conjunta en la mejora de la seguridad.
 La comunicación es un aspecto clave para involucrar a la sociedad en la lucha contra la accidentalidad en el tránsito.

PUNTUACION DE LA MEDIDA



ANÁLISIS DE RESULTADOS

FORTALEZAS

- La Estrategia se ha desarrollado con base en acuerdos y compromisos de entidades públicas y privadas implicadas en la seguridad vial en el país, así como en las dificultades surgidas en la implementación del plan anterior.
- Las medidas del plan se han incluido citando claramente a los responsables de su implementación, de manera que se pueda realizar un seguimiento adecuado a través de los indicadores establecidos.

DEBILIDADES

- Falta concreción en cuanto a la asignación presupuestal de cada una de las acciones propuestas, lo que puede comprometer su desarrollo.
- La estrategia no ha sido oficialmente presentada, lo que pone de manifiesto que el apoyo político inicial al proyecto podría diluirse.

OPORTUNIDADES

- Manifestar un apoyo político claro y de alto nivel a la seguridad vial.
- Asignar los recursos económicos necesarios para la implementación de las medidas recogidas en la Estrategia.
- Poner en marcha los mecanismos para valorar el seguimiento de las acciones de la Estrategia, de manera que se puedan corregir desviaciones no esperadas y potenciar los éxitos más destacados.
- Fomentar la máxima implicación social en el desarrollo de la estrategia, para lo que es necesario incorporar a medios de comunicación y organizaciones civiles al proceso de implementación de las acciones.

REFERENCIAS

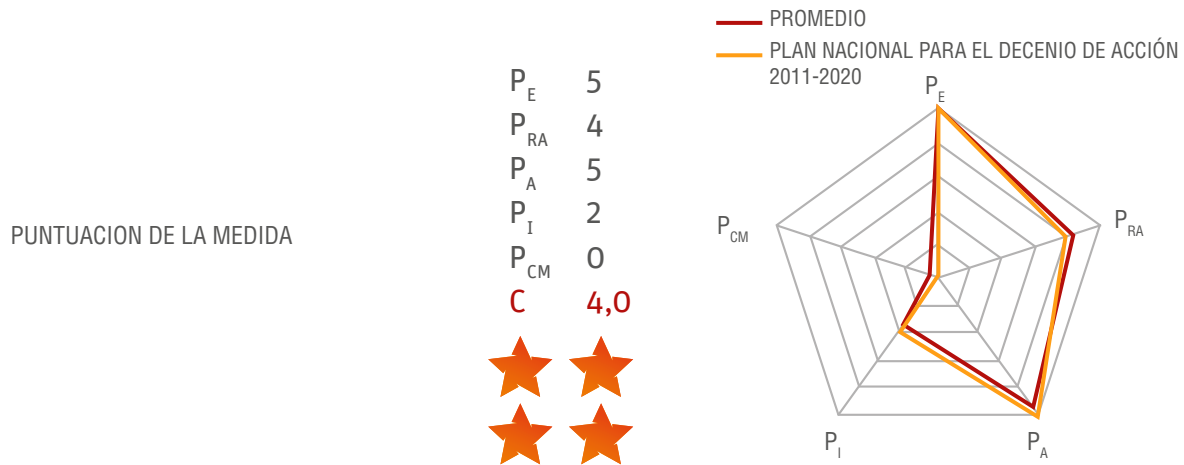
www.acciona-ingenieria.es

3.5.19. PLAN NACIONAL PARA EL DECENIO DE ACCIÓN 2011-2020 (PANAMÁ)



FACTOR LEGAL	PLAN NACIONAL PARA EL DECENIO DE ACCIÓN 2011-2020
ENTIDAD PROMOTORA	Gobierno Nacional de la República de Panamá – Entidad pública.
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	<p>El plan considera la coordinación e integración de iniciativas públicas, privadas y de la sociedad civil del país. Por ello las acciones están organizadas en cinco pilares:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Gestión de la seguridad vial 2. Vías de tránsito y movilidad más seguras 3. Vehículos más seguros 4. Usuarios de las vías de tránsito más seguros 5. Respuesta de salud tras los accidentes <p>Cada acción cuenta con indicadores intermedios que permite el seguimiento, monitoreo y evaluación.</p>
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Periodo 2011 – 2020.
DESCRIPCIÓN	<p>El Gobierno Nacional de la República de Panamá acordó la elaboración de un Plan Nacional de Seguridad Vial, con la cooperación técnica de la OPS/OMS, alineado con la resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas del 2 de marzo de 2010, donde se proclamó el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.</p> <p>El Plan Nacional es el resultado de un proceso colectivo de trabajo que se viene desarrollando desde julio del año 2009 entre los actores involucrados como son el Consejo Nacional de Tránsito y Seguridad Vial (CONTSEVI), la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT), la Policía Nacional, el Ministerio de Salud (MINSA), el Ministerio de Obras Públicas (MOP), el Ministerio de Educación, otras instituciones del sector público, la empresa privada y la sociedad civil organizada, con el apoyo técnico de la Organización Panamericana de la Salud (OPS/OMS).</p> <p>Metas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Disminuir en un 15 % la tasa de mortalidad por cada cien mil habitantes, hacia el año 2020. 2. Disminuir en un 43% la tasa de accidentes por cada cien mil habitantes, hacia el año 2020.
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	Con la implementación de las acciones establecidas en el Plan Nacional se promoverá cultura vial y respeto a las normas de tránsito, se adoptarán medidas tendientes a hacer más seguros los vehículos y las vías de tránsito y se trabajará en dar una repuesta oportuna en casos de accidentes, acciones que en su conjunto deben contribuir a reducir las muertes, las lesiones y los accidentes que las provocan.
ÉXITO	<p>En Panamá, en los últimos años han fallecido en accidentes de tránsito en promedio 434 personas por año y han resultado lesionadas 10.765 personas en promedio. Más del 50% de los fallecidos fueron usuarios vulnerables como peatones, ciclistas, y motociclistas. En términos de tasa, la mortalidad por accidentes de tránsito es 12,04 por cada 100.000 habitantes, para el 2010 y de 1066 accidentes de tránsito.</p> <p>La sustentabilidad y éxito del mismo depende en gran medida de que la participación de los sectores gubernamental, sociedad civil y privado se consoliden y profundice.</p>

Continuación a la medida de plan nacional para el decenio de acción 2011-2020



ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> • El Plan es el resultado de un proceso colectivo de trabajo que involucra a los poderes público y privado, así como a la sociedad en general. • El plan establece metas concretas e indicadores que permiten el seguimiento, monitoreo y evaluación.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • Falta concreción respecto a la asignación de los recursos económicos necesarios para el desarrollo de las acciones establecidas en el Plan. • No establece claramente los responsables de la implementación de las iniciativas, lo que dificulta el seguimiento adecuado a través de los indicadores establecidos.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • Asignar los recursos económicos y a los responsables de la implementación de las medidas recogidas por el Plan. • Fomentar la participación de los medios de comunicación en el proceso de implementación de las acciones, logrando la máxima implicación social en la seguridad vial.

REFERENCIAS

www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/panama.pdf
www.paho.org/pan/index.php?option=com_content&view=article&id=357:pan-am-aprueba-plan-nacional-para-el-decenio-de-accin-para-la-seguridad-vial-2011-2020-&Itemid=0

3.5.20. PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2008-2013 (PARAGUAY)

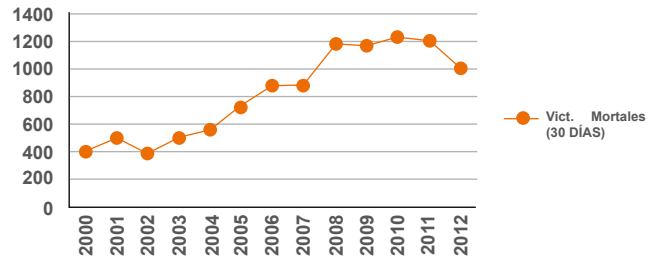


FACTOR LEGAL	LEY DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL Nº 5016/14
ENTIDAD PROMOTORA	Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, Ministerio de Salud, Ministerio de Educación y Cultura, Ministerio de Hacienda, Ministerio del Interior (Policía Nacional), Gobierno de Paraguay. Colaboración del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Acciones en factor humano, infraestructura, vehículo y legal, adaptadas a las recomendaciones del Plan del Decenio de Acción de la ONU 2011- 2020, como compromiso del Gobierno Paraguayo para la Seguridad Vial.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Periodo 2008 – 2013.
DESCRIPCIÓN	<p>El Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), dentro del Convenio de Préstamo No. 1273/OC-PR, concertado entre el Gobierno de Paraguay y el Banco Interamericano de Desarrollo – BID, efectuó un diagnóstico relativo a los accidentes de tránsito y elaboró el primer Plan Nacional de Seguridad Vial 2008-2013 (Decreto Nº 560/08), cuya misión es articular, coordinar e impulsar estrategias y acciones de instituciones públicas, privadas y de organizaciones civiles, para mejorar la seguridad vial a efecto de disminuir los impactos negativos en mortalidad, morbilidad y pérdidas económicas, ocasionados por los accidentes de tránsito. Como objetivo estratégico se busca disminuir el número de accidentes de tráfico y en especial, el número de víctimas con las siguientes metas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Disminuir en un 10% el número de accidentes de tránsito en los próximos 5 años. • Disminuir en un 20% las muertes en accidentes de tránsito en los diferentes grupos de usuarios en los próximos 5 años. • Disminuir en un 20% el número de heridos en accidentes de tránsito en los próximos 5 años. • Disminuir los costos o pérdidas económicas por la accidentalidad en un 10% en los próximos 5 años. • Consolidar un plan sostenible de acción para la seguridad vial.
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	Es una estrategia integral a nivel nacional que persigue involucrar a toda la sociedad, incluyendo los poderes público y privado, en la lucha contra los accidentes de tráfico. En noviembre de 2011 se presentó el Proyecto “Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial”, cumpliéndose con uno de los objetivos propuestos del Plan Nacional de Seguridad Vial 2008-2013 para lograr que la nueva normativa vial del Paraguay esté en buena sintonía con las Leyes de tránsito de los demás países de MERCOSUR y de Latinoamérica.

Continuación a la medida de ley de tránsito y seguridad vial n° 5016/14

Según los datos disponibles, en el periodo 2008 – 2012, los fallecidos a 30 días en accidentes de tránsito han disminuido un 15%, como se muestra en el gráfico siguiente.

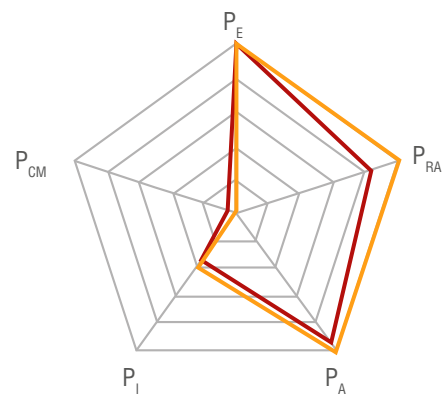
ÉXITO



PUNTUACION DE LA MEDIDA

P_E 5
 P_{RA} 5
 P_A 5
 P_I 2
 P_{CM} 0
C 4,2

PROMEDIO
 PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2008-2013



ANÁLISIS DE RESULTADOS

FORTALEZAS

- Plan a mediano plazo que permite el desarrollo de las políticas adoptadas para la mejora de la seguridad vía, involucrando a los poderes público y privado, así como a la sociedad en general.

DEBILIDADES

- Falta concreción en cuanto a la asignación presupuestal de cada una de las acciones propuestas, lo que puede comprometer su desarrollo.

OPORTUNIDADES

- Establecer indicadores de seguimiento de las acciones del Plan.
- Reforzar el financiamiento de la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial (ANTSV) para la implementación del Plan.
- Asegurar que los principios del Plan Nacional se trasladan a los niveles Regionales.
- Fomentar la máxima implicación social en el desarrollo del Plan, involucrando a los medios de comunicación y organizaciones civiles en el proceso de implementación de las acciones.

REFERENCIAS

Programa Nacional de control de Accidentes y Lesiones de Causas Externas del Ministerio de Salud.
 Comité ejecutivo del Plan Nacional de seguridad vial

3.5.21. PLAN NACIONAL PARA LA REGULACIÓN DE MOTOCICLISTAS (REPÚBLICA DOMINICANA)

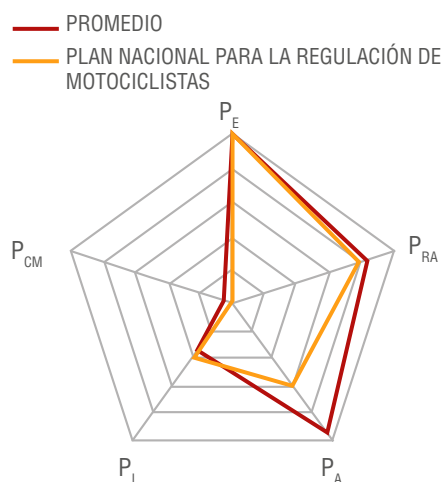


FACTOR LEGAL

PLAN NACIONAL PARA LA REGULACIÓN DE MOTOCICLISTAS

ENTIDAD PROMOTORA	Gobierno de la República Dominicana.
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	El Plan contempla tres líneas de acción: educación vial (cursos de capacitación), regulación y fiscalización. Así mismo, se realizan campañas publicitarias.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Iniciado en diciembre del año 2012.
DESCRIPCIÓN	El "Plan Nacional para la Regulación de Motociclistas" está dirigido a normalizar y hacer cumplir la ley a ese sector de transporte en la República Dominicana. Contempla una serie de acciones que deben implementar las principales instituciones reguladoras de transporte público: Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT), Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET), Dirección General de Impuestos Internos (DGII) y la Dirección General de Tránsito Terrestre (DGTT). Entre otras medidas contempla la obligación del uso del casco protector y regula la cantidad de personas que pueden ser transportadas en una misma motocicleta.
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	Este es un plan de trabajo integral, sostenible a largo plazo, que toca temas de seguridad en moto, normativa, manejo preventivo, campañas informativas, reglamentos y acciones de vigilancia y control.
ÉXITO	En la Republica Dominicana circula una gran cantidad de motocicletas para el transporte de pasajeros (motoconcho), servicio privado, entregas a domicilio (delivery), mensajería, y otros, que representan el 50.8% (1,481,255) del total de los vehículos de motor registrados en el país (2,917,573).

PUNTUACION DE LA MEDIDA



Continuación a la medida de plan nacional para la regulación de motociclistas

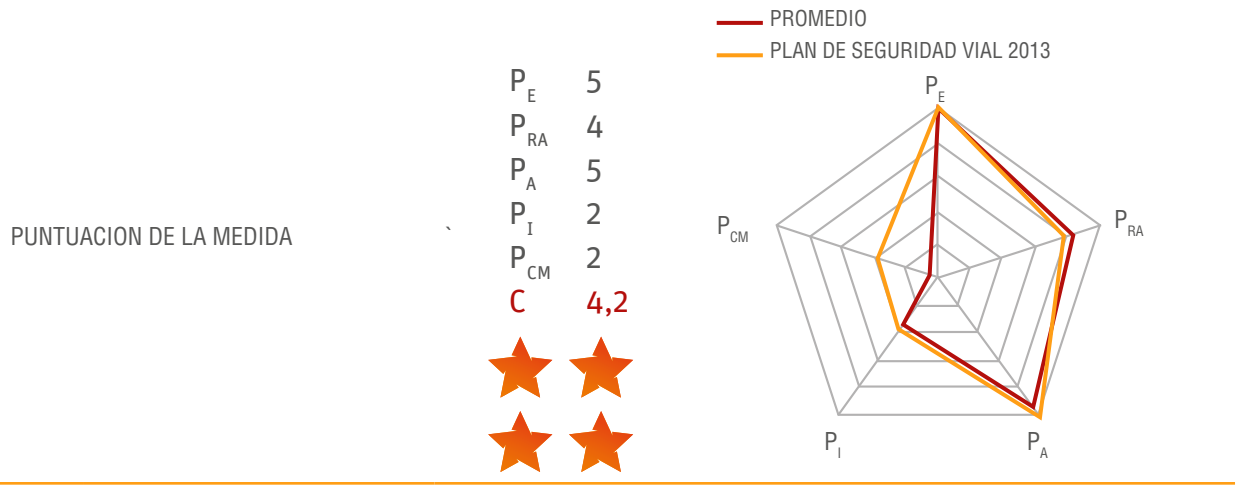
ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> • Involucra a los poderes público y privado, así como a los usuarios de motocicletas. • Es una herramienta integral que busca fomentar la cultura vial de los motociclistas, concientizándolos sobre la importancia de respetar las normas de circulación, la utilización de los elementos de seguridad, el manejo adecuado, etc.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • No establece el periodo de vigencia del plan, lo que le puede restar efectividad. • No contempla acciones de vigilancia y control ni actividades de comunicación y difusión sobre la importancia de un manejo responsable para mejorar la seguridad vial. • Falta concreción en cuanto a la asignación presupuestal.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • Realizar campañas de concientización y sensibilización a los usuarios de motocicletas a cerca de la importancia de respetar las normas y utilizar los sistemas adecuados de protección. • El plan en su conjunto podría trasladarse, convenientemente adaptado, a otros colectivos de usuarios vulnerables. • Poner en marcha los mecanismos de control y sanción necesarios para garantizar la mejora de la seguridad vial de los motoristas. • Asignar los recursos económicos necesarios para la implementación de las medidas establecidas en el Plan.
REFERENCIAS	<p>www.elcaribe.com.do/2012/12/11/anuncian-plan-nacional-para-regular-motociclistas</p>	

3.5.22. PLAN DE SEGURIDAD VIAL 2013 (URUGUAY)



FACTOR LEGAL	PLAN DE SEGURIDAD VIAL 2013										
ENTIDAD PROMOTORA	Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) – Entidad pública.										
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general.										
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.										
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Proyectos de ley, decretos, reglamentaciones, coordinación para el control y la fiscalización, y comunicación a la población; trabajando en prevención en conjunto con todas las Instituciones implicadas en la solución del problema de la siniestralidad vial en Uruguay.										
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Año 2013 - continúa en 2014 con el Plan de Acción 2014.										
DESCRIPCIÓN	<p>La Unidad Nacional de Seguridad Vial viene desarrollando las acciones necesarias a nivel nacional para lograr consolidar y profundizar las Políticas de Estado que permitan descender las cifras de lesionados y fallecidos por estas causas.</p> <p>El Plan de Acción 2013 se basó y organizó teniendo en cuenta las recomendaciones de Naciones Unidas en su Declaración de la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020, estableciendo en cada uno de los cinco pilares contemplados, metas y acciones así como las Instituciones que resultan imprescindibles para la concreción de las metas propuestas.</p> <p>El objetivo general de las acciones para el año 2013 es la disminución del 10% de la siniestralidad respecto al año 2012.</p> <p>Las acciones a desarrollar y sus correspondientes actividades surgen de la experiencia científica, las buenas prácticas en Seguridad Vial y el conocimiento que a lo largo de estos años ha cosechado la Unidad en el trabajo en equipo con los diferentes actores involucrados en esta temática.</p>										
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como elevado.										
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	<p>Con la implementación de las acciones establecidas en el Plan Nacional se promoverá una cultura vial y de respeto a las normas de tránsito, se adoptarán medidas tendientes a hacer más seguros los vehículos y las vías de tránsito y se trabajará en dar una respuesta oportuna en casos de accidentes, acciones que en su conjunto deben contribuir a reducir las muertes, las lesiones y los accidentes que las provocan.</p> <p>Según los únicos datos disponibles, en el año 2013 se registró una disminución de los fallecidos en accidentes de tránsito, tal y como muestra el gráfico siguiente.</p>										
ÉXITO	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Fallecidos</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2011</td> <td>160</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>161</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>135</td> </tr> <tr> <td>2014</td> <td>146</td> </tr> </tbody> </table>	Año	Fallecidos	2011	160	2012	161	2013	135	2014	146
Año	Fallecidos										
2011	160										
2012	161										
2013	135										
2014	146										

Continuación a la medida de plan de seguridad vial 2013



ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> Plan multidisciplinar que permite fijar las bases para el desarrollo de acciones en los cinco pilares sobre los que asienta la seguridad vial. El Plan contempla la modificación del marco legal, así como actividades de control y fiscalización lo que garantiza sus posibilidades de éxito.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> El Plan no establece indicadores de seguimiento de los avances y del desempeño tanto a nivel nacional como regional. Falta de concreción en cuanto a la asignación presupuestal para las acciones propuestas, lo que puede comprometer su desarrollo. Limitado alcance temporal. El periodo de un año contemplado para la aplicación del plan puede no ser suficiente para la puesta en marcha y seguimiento de las acciones para mejorar la seguridad vial.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Asignar los recursos económicos necesarios para la implementación de las medidas establecidas en el Plan. Establecer indicadores de seguimiento de las acciones del Plan. Fomentar la máxima implicación social en el desarrollo del Plan involucrando a los medios de comunicación y organizaciones civiles en el proceso de implementación de las acciones. Garantizar la continuidad de las acciones desarrolladas estableciendo nuevos planes que den prolongación al existente.

REFERENCIAS	unasev.gub.uy
-------------	---------------

3.6. VALORACIÓN DE EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR LEGAL: PLANES Y ESTRATEGIAS DE SEGURIDAD VIAL

Se han analizado un total de 22 buenas prácticas en el campo del factor legal: planes y estrategias de seguridad vial, distribuidas entre 19 países.

Quince experiencias obtuvieron una calificación final mayor o igual a 4, por lo que se pueden considerar experiencias muy buenas, que pueden replicarse en otros países con el objetivo de fortalecer sus estructuras viales y lograr una disminución de la accidentalidad de tránsito registrada.

Ninguna de las experiencias de éxito analizadas ha obtenido una valoración inferior a 2. El promedio de las medidas relativas a planes y estrategias de seguridad vial analizadas, es 4,0.

PAÍS	EXPERIENCIA	CALIFICACIÓN
Jamaica	Estrategia "Below 240" (por debajo de 240)	
Argentina	Plan Nacional de Seguridad Vial 2010 – 2014	
Belice	Plan Integral de Seguridad Vial 2013-2016	
Chile	Plan de Acción Estratégico de Seguridad Vial 2011-2014	
Paraguay	Plan Nacional de Seguridad Vial 2008-2013	
Uruguay	Plan de Seguridad Vial 2013	★
Bahamas	Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2010-2020	★
Brasil	Plan Nacional de reducción de accidentes y seguridad vial para el decenio 2010-2020	★
Costa Rica	Plan Nacional del decenio de acción para la seguridad vial 2011-2020	★
Ecuador	Plan Nacional de Seguridad Vial 2013- 2020	★
El Salvador	Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2020	★
Honduras	Plan Nacional de acción de seguridad vial 2011-2020	
México	Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020	
Nicaragua	Estrategia de Seguridad Vial 2013-2018	
Panamá	Plan Nacional para el decenio de acción 2011-2020	

Continúa página siguiente

PAÍS	EXPERIENCIA	CALIFICACIÓN
Argentina	Plan Estratégico de seguridad vial para motovehículos 2012	★
Bolivia	Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2017	★
Colombia	Plan Nacional de Seguridad Vial 2013- 2021	★
Costa Rica	Plan Nacional de Motociclistas 2014	★
Guyana	Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2013-2020	★
Rep. Dominicana	Plan Nacional para la regulación de motociclistas	★
Argentina	Plan de Saneamiento Vial	★★

La tabla siguiente muestra la relación de experiencias de éxito en el campo recopiladas y valoradas:

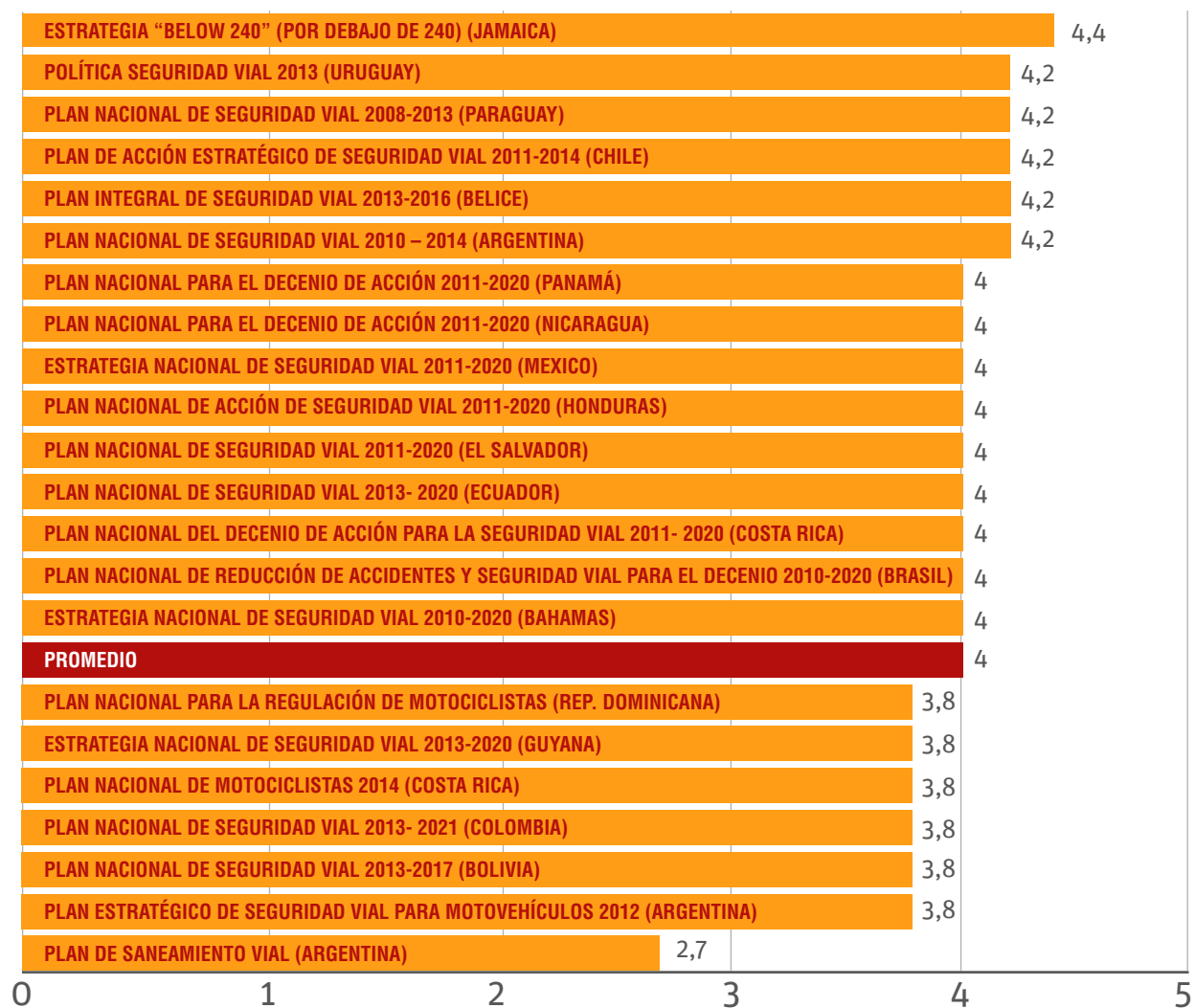
PAÍS	EXPERIENCIA	PUNTUACIÓN					CALIFICACIÓN
		P _E	P _{RA}	P _A	P _I	P _{CM}	
Jamaica	Estrategia "Below 240" (Por debajo de 240)	5	5	5	2	2	4,4
Argentina	Plan Nacional de Seguridad Vial 2010 – 2014	5	5	5	2	0	4,2
Belice	Plan Integral de Seguridad Vial 2013-2016	5	5	5	2	0	4,2
Chile	Plan de Acción Estratégico de Seguridad Vial 2011-2014	5	5	5	2	0	4,2
Paraguay	Plan Nacional de Seguridad Vial 2008-2013	5	5	5	2	0	4,2
Uruguay	Plan de Seguridad Vial 2013	5	4	5	2	2	4,2
Bahamas	Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2010-2020	5	4	5	2	0	4
Brasil	Plan nacional de reducción de accidentes y seguridad vial para el decenio 2010-2020	5	4	5	2	0	4
Costa Rica	Plan nacional del decenio de acción para la seguridad vial 2011- 2020	5	4	5	2	0	4
Ecuador	Plan Nacional de Seguridad Vial 2013- 2020	5	4	5	2	0	4
El Salvador	Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2020	5	4	5	2	0	4
Honduras	Plan Nacional de acción de Seguridad Vial 2011-2020	5	4	5	2	0	4
México	Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020	5	4	5	2	0	4
Nicaragua	Estrategia de seguridad vial 2013-2018	5	4	5	2	0	4
Panamá	Plan nacional para el decenio de acción 2011-2020	5	4	5	2	0	4
Argentina	Plan estratégico de seguridad vial para motovehículos 2012	5	4	3	2	0	3,8
Bolivia	Plan nacional de seguridad vial 2013-2017	5	4	5	0	0	3,8
Colombia	Plan nacional de seguridad vial 2013- 2021	5	4	5	0	0	3,8
Costa Rica	Plan nacional de motociclistas 2014	5	4	3	2	0	3,8
Guyana	Estrategia nacional en seguridad vial 2013-2020	5	4	5	0	0	3,8
Rep. Dominicana	Plan nacional para la regulación de motociclistas	5	4	3	2	0	3,8
Argentina	Plan de saneamiento vial	2	5	3	2	2	2,7
VALORES PROMEDIO		5	4	5	2	0	4,0

Siendo:

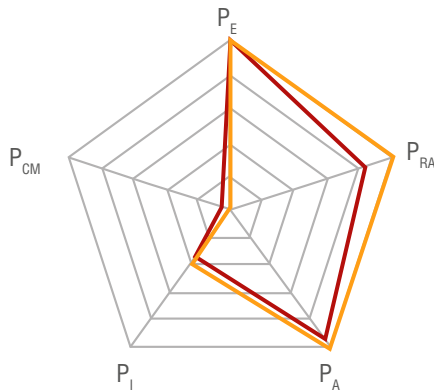
- P_E : Puntuación relativa al fortalecimiento de la estructura de seguridad vial.
- P_{RA} : Puntuación de la reducción directa de la accidentalidad.
- P_A : Puntuación del Alcance de la medida.
- P_i : Puntuación de las dificultades en la implementación.
- P_{CM} : Puntuación del Coste de puesta en marcha y mantenimiento.

El siguiente gráfico resume la valoración de las experiencias de éxito en el factor legal: planes y estrategias de seguridad vial.

FACTOR LEGAL: PLANES Y ESTRATEGIAS DE SEGURIDAD VIAL



PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2010 – 2014 (Argentina)

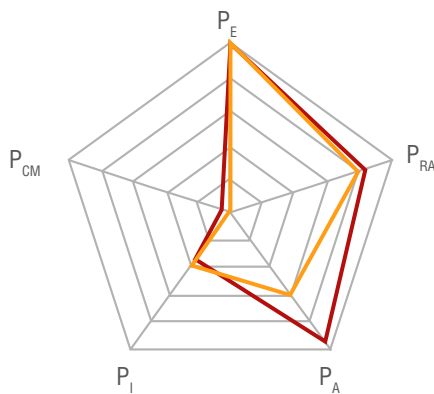


■ PROMEDIO ■ MEDIDA

Estrategia integral a nivel nacional que involucra a toda la sociedad en la lucha contra los accidentes de tránsito, fortaleciendo la estructura de seguridad vial de Argentina.

El elevado coste de implementación de las diferentes medidas establecidas por el Plan, unido a las dificultades administrativas, penalizan la calificación global obtenida.

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PARA MOTOVEHÍCULOS 2012 (Argentina)

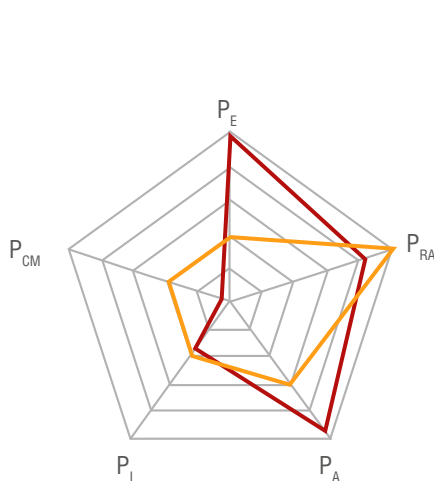


■ PROMEDIO ■ MEDIDA

Marco estratégico que instrumenta acciones a nivel nacional dirigidas a la mejora de la seguridad vial de los usuarios de motocicletas.

La existencia de barreras administrativas y el muy alto coste para su puesta en marcha y desarrollo disminuyen la calificación final obtenida.

PLAN DE SANEAMIENTO VIAL (Argentina)

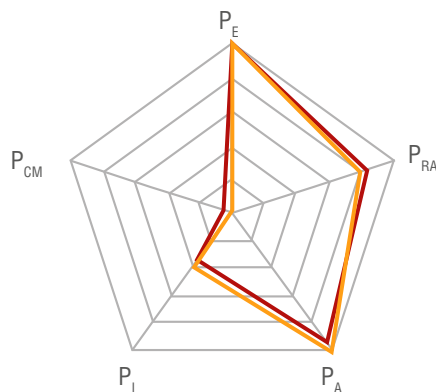


■ PROMEDIO ■ MEDIDA

Plan de ámbito local que establece estrategias y planes de acción para la disminución de la accidentalidad. El plan no fortalece en forma clara la estructura de seguridad vial de Argentina. No existen barreras legales aunque sí administrativas para su implementación.

Con un coste de puesta en marcha y mantenimiento alto, la calificación global obtenida por la iniciativa la sitúa por debajo del promedio de las iniciativas valoradas.

ESTRATEGIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2010-2020 (Bahamas)

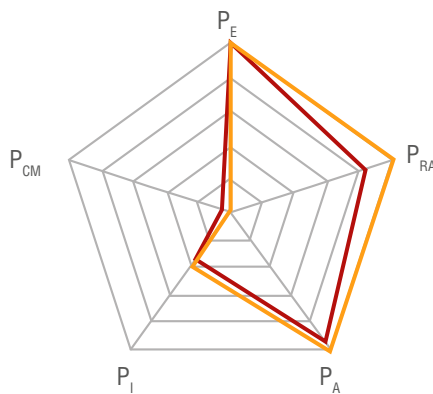


■ PROMEDIO ■ MEDIDA

Estrategia integral a nivel nacional que involucra a toda la sociedad en la lucha contra los accidentes de tránsito, fortaleciendo la estructura de seguridad vial de Bahamas.

El elevado coste de implementación de las diferentes medidas establecidas por la estrategia, unido a las dificultades administrativas, penalizan la calificación global obtenida.

PLAN INTEGRAL DE SEGURIDAD VIAL 2013-2016 (Belize)

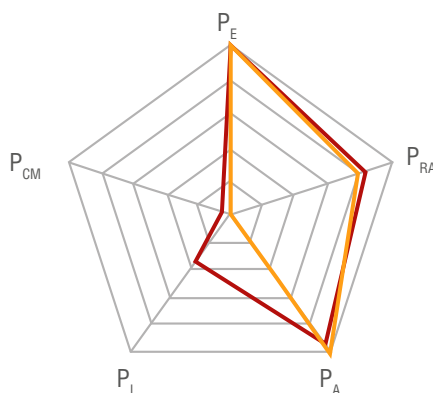


■ PROMEDIO ■ MEDIDA

Plan de enfoque intersectorial cuyo objetivo es reducir las muertes y lesiones graves asociadas a los accidentes de tránsito, con el que se refuerza la estructura en seguridad vial de Belize.

El elevado coste de puesta en marcha y mantenimiento de todas las acciones propuestas, unido a las dificultades administrativas, disminuyen la calificación final obtenida.

PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2013-2017 (Bolivia)

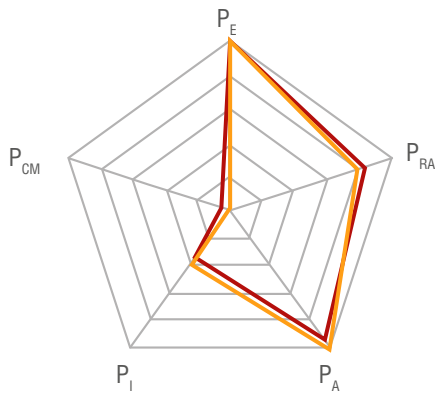


■ PROMEDIO ■ MEDIDA

Estrategia integral a nivel nacional cuyo objetivo es la mejora de la seguridad vial disminuyendo la accidentalidad y fortaleciendo la estructura de seguridad vial de Bolivia.

El plan contempla aspectos como el desarrollo de normas, lo que dificulta su implementación y reduce la calificación global obtenida por esta iniciativa.

PLAN NACIONAL DE REDUCCIÓN DE ACCIDENTES Y SEGURIDAD VIAL PARA EL DECENIO 2010-2020 (Brasil)

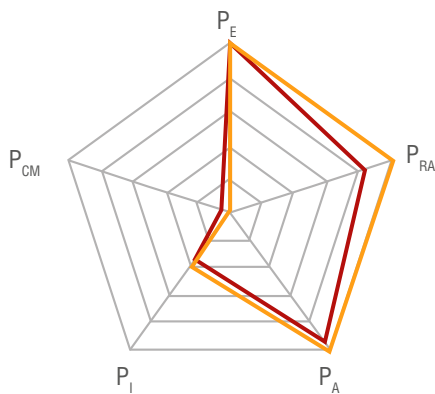


■ PROMEDIO ■ MEDIDA

Plan multidisciplinar cuyo objetivo es reducir la mortalidad y las lesiones causadas por accidentes de tránsito, con el que se refuerza la estructura en seguridad vial del país.

El elevado coste de puesta en marcha y mantenimiento de todas las acciones propuestas, unido a las dificultades administrativas, disminuyen la calificación final obtenida.

PLAN DE ACCIÓN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL 2011-2014 (Chile)

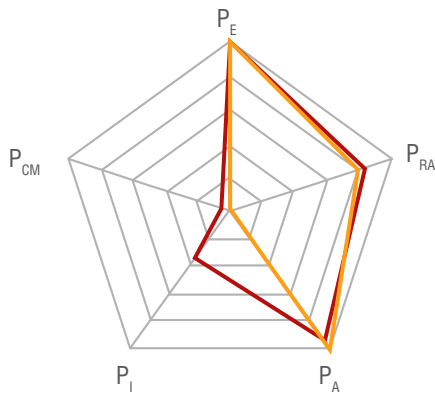


■ PROMEDIO ■ MEDIDA

Plan de acción integral que comprende acciones y medidas coordinadas con la meta de reducir los fallecidos por accidentes de tránsito en un 20% para 2014.

El elevado coste de puesta en marcha y mantenimiento de todas las acciones propuestas, unido a las dificultades administrativas, disminuyen la calificación final obtenida.

PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2013- 2021 (Colombia)



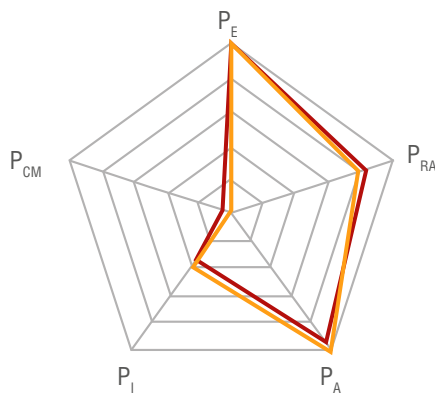
■ PROMEDIO ■ MEDIDA

Plan enfocado a la mejora de la seguridad vial que involucra a los poderes público y privado.

Fortalece la estructura de seguridad vial del país, buscando elevar la seguridad vial como una actividad permanente y prioritaria, que contribuya a generar una cultura de prevención y del autocuidado de todos los actores del tránsito.

PLAN NACIONAL DEL DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2011-2020 (Costa Rica)

■ PROMEDIO ■ MEDIDA

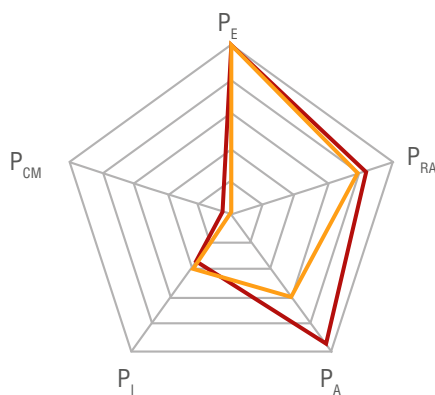


Plan multidisciplinar que involucra a los poderes público y privado y cuyo objetivo es reducir en 10 años la mortalidad en accidentes de tránsito. Refuerza la estructura en seguridad vial del país.

El elevado coste de puesta en marcha y mantenimiento de todas las acciones propuestas, unido a las dificultades administrativas, disminuyen la calificación final obtenida por la iniciativa.

PLAN NACIONAL DE MOTOCICLISTAS 2014 (Costa Rica)

■ PROMEDIO ■ MEDIDA

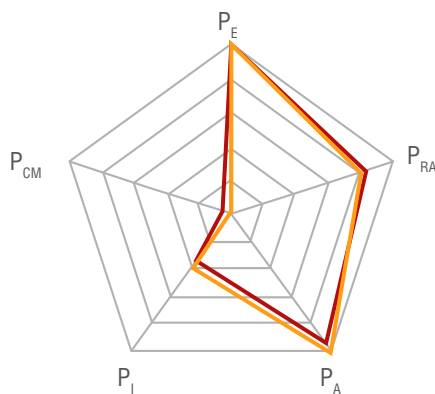


Marco estratégico que instrumenta acciones a nivel nacional dirigidas a mejorar la seguridad vial de los usuarios de motocicletas.

La existencia de barreras administrativas y el muy alto coste para su puesta en marcha y desarrollo disminuyen la calificación final obtenida.

PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2013- 2020 (Ecuador)

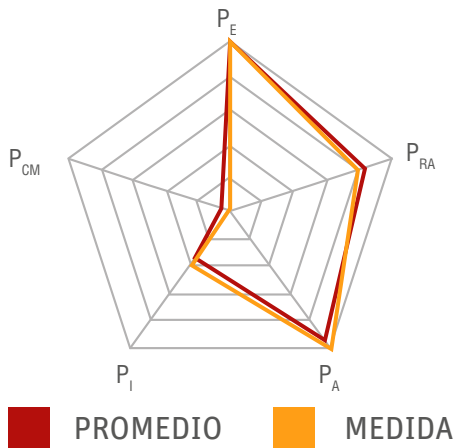
■ PROMEDIO ■ MEDIDA



Estrategia multisectorial cuya meta es la disminución del 50% de las fatalidades de tránsito en el periodo 2013 – 2020.

El elevado coste de puesta en marcha y mantenimiento de todas las acciones propuestas, unido a las dificultades administrativas, disminuyen la calificación final obtenida.

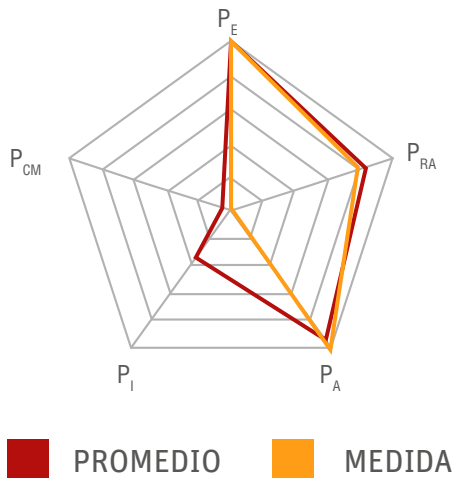
PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020 (El Salvador)



Plan multidisciplinar que involucra a los poderes público y privado, cuyo objetivo es reducir en 10 años un 40% del número de víctimas de accidentes de tránsito. Refuerza la estructura en seguridad vial del país.

El elevado coste de puesta en marcha y mantenimiento de todas las acciones propuestas, unido a las dificultades administrativas, disminuyen la calificación final obtenida.

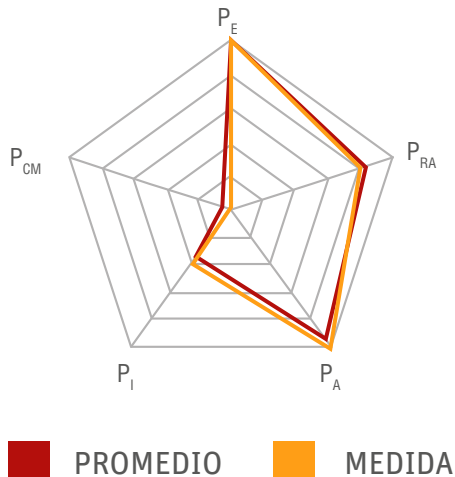
ESTRATEGIA NACIONAL EN SEGURIDAD VIAL 2013-2020 (Guyana)



Estrategia multidisciplinar que permite fijar las bases políticas para el desarrollo de acciones en los cinco pilares sobre los que se asienta la seguridad vial.

Contempla, por tanto, acciones en el factor humano, legal, institucional, vehículo y atención post-accidente, por lo que el coste de puesta en marcha y mantenimiento de la Estrategia unido a las barreras administrativas y legales existentes son muy elevadas.

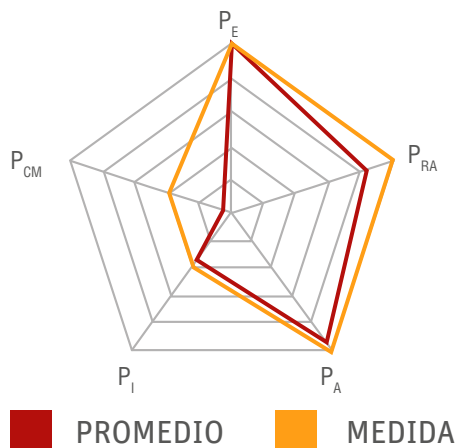
PLAN NACIONAL DE ACCIÓN DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020 (Honduras)



Plan de ámbito nacional que involucra a los poderes público y privado y que permite el desarrollo de las políticas adoptadas para la mejora de la seguridad vial fortaleciendo la estructura en seguridad vial de Honduras.

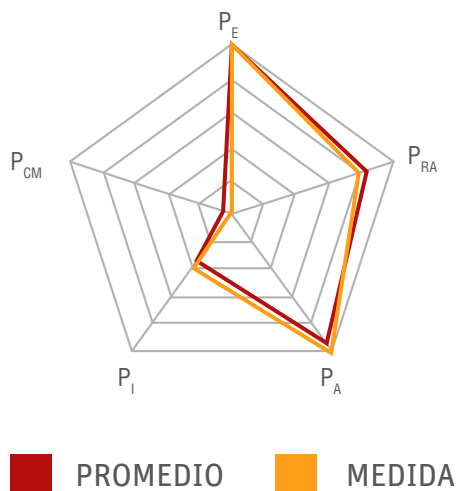
El elevado coste de puesta en marcha y mantenimiento de todas las acciones propuestas, unido a las dificultades administrativas, disminuyen la calificación final obtenida por la iniciativa.

ESTRATEGIA “BELOW 240” (POR DEBAJO DE 240) (Jamaica)



Estrategia multidisciplinar cuyo objetivo es que el número de fallecidos en accidentes de tránsito sea inferior a 240 cada año. El éxito de la misma radica en la combinación de acciones de concientización/educación vial y actividades de control policial.

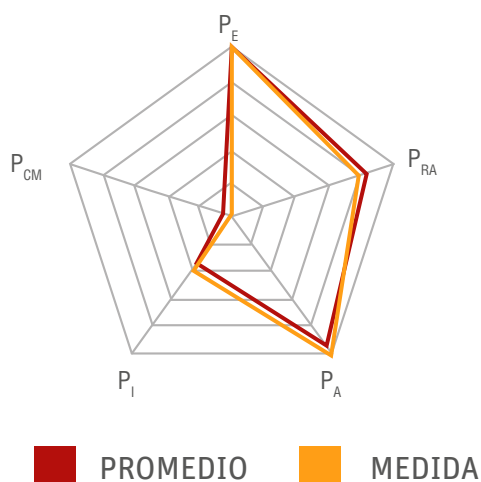
ESTRATEGIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020 (México)



Estrategia multidisciplinar cuyo objetivo es reducir en un 50% el número de fallecidos de accidentes de tránsito en el periodo 2011-2020. Refuerza la estructura en seguridad vial del país.

El elevado coste de puesta en marcha y mantenimiento de todas las acciones propuestas, unido a las dificultades administrativas, disminuyen la calificación final obtenida.

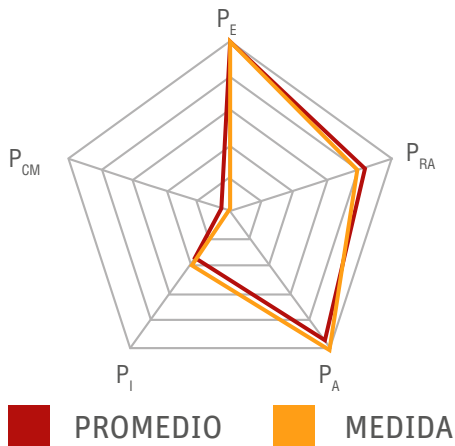
ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2013-2018 (Nicaragua)



Estrategia estructurada en torno a los cinco pilares en los que se asienta la seguridad vial que tiene como objetivo lograr una reducción del número de víctimas mortales en accidentes de tránsito en un 20% respecto a los índices 2010.

El elevado coste de puesta en marcha y mantenimiento de todas las acciones propuestas, unido a las dificultades administrativas, disminuyen la calificación final obtenida.

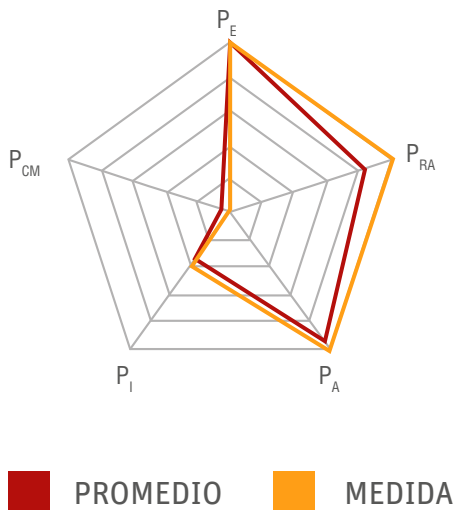
PLAN NACIONAL PARA EL DECENIO DE ACCIÓN 2011-2020 (Panamá)



Plan de ámbito nacional que involucra a los poderes público y privado y que permite el desarrollo de las políticas adoptadas para el mejoramiento y fortalecimiento de la estructura en seguridad vial de Panamá.

El elevado coste de puesta en marcha y mantenimiento de todas las acciones propuestas, unido a las dificultades administrativas, disminuyen la calificación final obtenida.

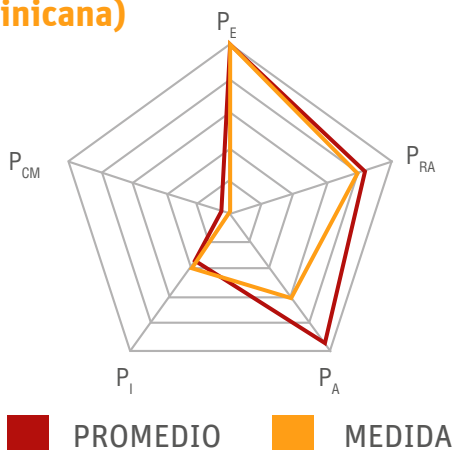
PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2008-2013 (Paraguay)



Plan de ámbito nacional que involucra a los poderes público y privado y que permite el desarrollo de las políticas adoptadas para el mejoramiento y fortalecimiento de la estructura en seguridad vial de Paraguay. En el periodo 2008 – 2012 los accidentes a 30 días en hechos de tránsito disminuyeron un 15%.

El elevado coste de puesta en marcha y mantenimiento de todas las acciones propuestas, unido a las dificultades administrativas, disminuyen la calificación final obtenida.

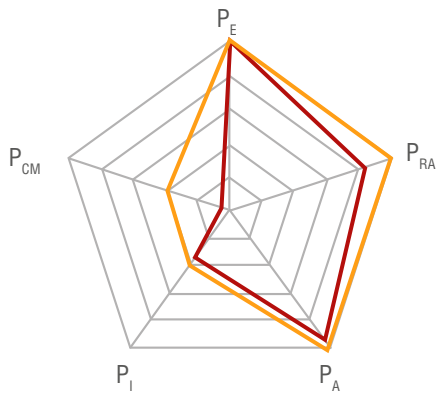
PLAN NACIONAL PARA LA REGULACIÓN DE MOTOCICLISTAS (República Dominicana)



Marco estratégico que instrumenta acciones a nivel nacional dirigidas a normalizar y hacer cumplir la ley al sector de transporte en motocicleta de la República Dominicana.

La existencia de barreras administrativas y el muy alto coste para su puesta en marcha y desarrollo disminuyen la calificación final obtenida.

PLAN DE SEGURIDAD VIAL 2013 (Uruguay)



■ PROMEDIO ■ MEDIDA

Plan de ámbito nacional que tiene como objetivo lograr una reducción del 10% de la siniestralidad vial respecto al año 2012.

Contempla la modificación del marco legal, así como la realización de actividades de control y fiscalización, lo que garantiza sus posibilidades de éxito.

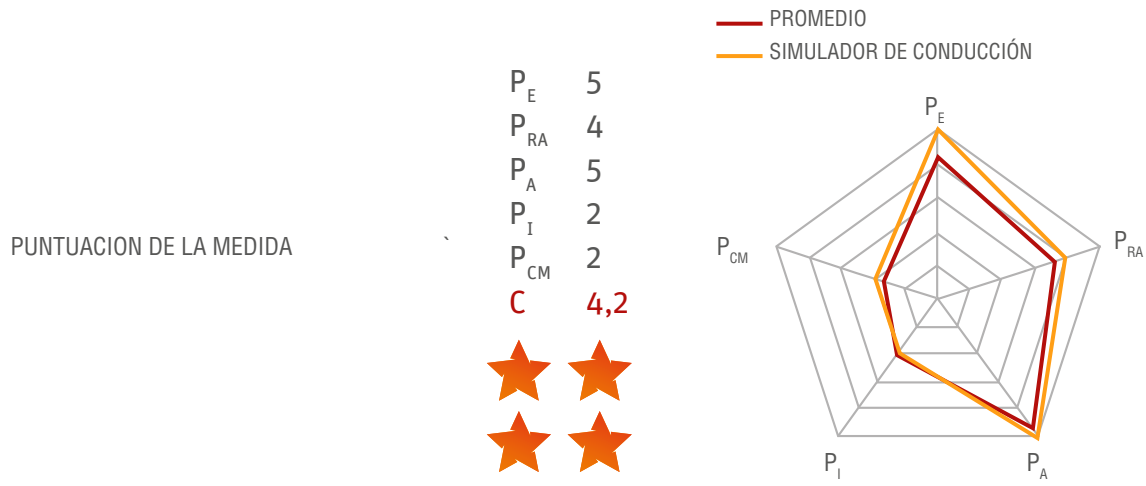
3.7. RELACIÓN DE EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR INSTITUCIONAL Y LEGAL: OTROS ASPECTOS.

3.7.1. MEJORA DEL SISTEMA DE FORMACIÓN DE CONDUCTORES: SIMULADORES DE CONDUCCIÓN – SIMULADORES DE DIREÇÃO VEICULAR (BRASIL)



FACTOR LEGAL: OTRO	SIMULADORES DE CONDUCCIÓN - SIMULADORES DE DIREÇÃO VEICULAR
ENTIDAD PROMOTORA	Consejo Nacional de Tránsito (CONTRAN) - Conselho Nacional de Tránsito.
BENEFICIARIOS	La sociedad en general.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Desarrollo normativo: Resolução CONTRAN N° 358, 422, 423, 435, 444, 473 y 493. Desarrollo del hardware y el software que componen los simuladores.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Iniciada en 2010, entra en vigor en el año 2013.
DESCRIPCIÓN	<p>El Consejo Nacional de Tránsito (CONTRAN) estableció en el año 2010 la obligatoriedad del uso de simuladores de conducción de vehículos en todas las autoescuelas del país para la formación de nuevos conductores en la categoría “B”. Las autoescuelas tuvieron plazo hasta junio de 2013 para ajustarse a las normas establecidas del uso de equipo.</p> <p>Los simuladores deben estar aprobados por DENATRAN (Departamento Nacional de Tránsito) bajo la supervisión de los órganos ejecutivos del Estado de Tránsito y del Distrito Federal. Consisten en una combinación de hardware/software capaz de recrear situaciones reales de tráfico, permitiendo al alumno aprender el dominio del vehículo y prestar la atención necesaria e indispensable para la seguridad del tráfico. El hardware del sistema consta de dispositivos que simulan un vehículo real: volante, caja de cambios, pedales de acelerador, freno y embrague. El software del sistema se compone de aplicaciones capaces de simular, a través de entornos gráficos (generados a través de una pantalla), las situaciones que se encuentran en el tránsito por calles y avenidas.</p> <p>Además de ayudar al nuevo conductor a conocer y utilizar los mandos del vehículo, el simulador es importante para la autoescuela a la hora de impartir clases en condiciones adversas y de alto riesgo para el alumno, contenidos que no siempre forman parte de las clases prácticas de conducción, y que se consideran imprescindibles para una completa y eficiente formación.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible, ha sido estimado como alto.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	<p>Una mejor formación de los conductores es fundamental para la reducción de los accidentes, porque mejor preparados se involucran en menos siniestros. El uso de simuladores permite realizar la tarea de conducción del mismo modo que en situaciones reales, es decir, se transmiten al alumno experiencias reales, pero en condiciones de máxima seguridad vial para el resto de usuarios de la vía.</p> <p>El simulador es la herramienta de formación que viabiliza y optimiza el aprendizaje práctico, base de la seguridad vial.</p>
ÉXITO	<p>El Estado de Rio Grande del Sur fue pionero en el uso de los simuladores siendo una experiencia exitosa. Se analizaron más de 500.000 clases impartidas de simulador, lo que permitió evaluar las infracciones más comunes en los alumnos durante el aprendizaje, facilitando el papel del instructor para corregir esas faltas, formando así mejor al conductor y contribuir a la reducción de los accidentes de tráfico.</p> <p>La utilización de simuladores de conducción de vehículos de cuatro ruedas puede reducir en más de un 50% el número de accidentes en los primeros 24 meses tras la obtención del permiso de conducir. (FUENTE: http://www.realsimuladores.com.br/pdf/Nota_Explicativa-1.pdf)</p>

Continuación a la medida de simuladores de conducción - simuladores de dirección vehicular



ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> • Reducción de costes: coste de mantenimiento y operación menor que un vehículo real, mayor durabilidad, etc. • El alumno mediante un ilimitado número de repeticiones gana confianza e interioriza sus habilidades antes de exponerse al tráfico real, desempeñando una conducción más segura. • Posibilidad de conducción en condiciones adversas, con ejercicios diseñados para una práctica evolutiva y adquisición progresiva de habilidades. • Disminuye el uso de coches reales en la formación disminuyendo la emisión de gases contaminantes.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • Limitada fidelidad a la realidad, que nunca podrá ser replicada en toda su complejidad. • El alumno puede sufrir la “enfermedad del simulador” al no coincidir lo que ve con lo que siente. Si uno conduce por una curva en un simulador sin una base móvil, el oído, responsable del equilibrio, registra que el “vehículo” no se está moviendo, sin embargo, el ojo registra que toma la curva debido al movimiento de la imagen proyectada. • Elevado coste inicial de adquisición del simulador.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • Optimizar la experiencia de Brasil, para que sirva como ejemplo para otras regiones o países.

REFERENCIAS

Ponencia IV CISEV. “Simuladores: tecnología y formación al servicio de la seguridad vial”. David Roper Muñoz. CEO
realsimuladores.com.br/noticias.php
 SWOV Fact Sheet Simulators in driver training.

3.7.2. SISTEMA DE OBSERVACIÓN, MONITOREO Y ACCIÓN – SOMA (BRASIL)

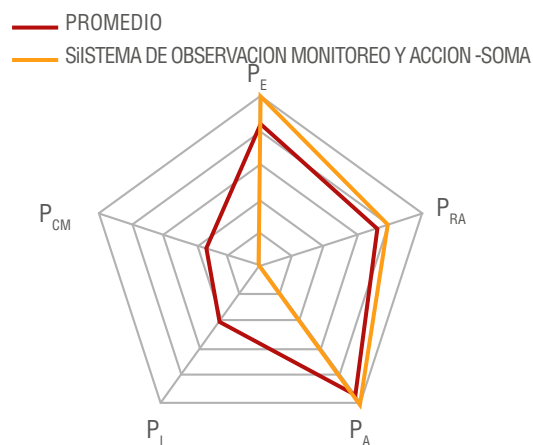
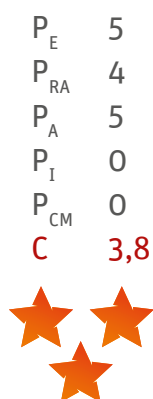


FACTOR LEGAL: OTRO

SOMA – SISTEMA DE OBSERVAÇÃO,
MONITORAMENTO E AÇÃO

MONITORAMENTO E AÇÃO	Observatorio Nacional de Seguridad Vial - OSCIP - Organización de Sociedad Civil de Interés Público.
BENEFICIARIOS	Grupos particulares de usuarios: gestores de tráfico.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Desarrollo de la aplicación informática específica de gestión de datos.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Iniciado en septiembre de 2013, se encuentra actualmente en marcha.
DESCRIPCIÓN	Desarrollo de un software de gestión central de datos estadísticos relativos a accidentes de tráfico a nivel nacional, con georreferenciación y emisión de informes dinámicos para subsidiar la planificación y desarrollo de las acciones de seguridad vial en todo el territorio nacional: SOMA - Sistema de Observação, Monitoramento e Ação.
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible, ha sido estimado como muy elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	El SOMA fue desarrollado de forma que contemple los diversos tipos de bases de datos necesarios para el análisis de la seguridad vial, permitiendo el cruce de informaciones de víctimas de accidentes, el pago de indemnizaciones, la hospitalización, así como otros datos relevantes. Además, el software posibilita la georreferenciación de los accidentes de tráfico registrados a través de los Informes Policiales generando mapas dinámicos con datos estadísticos tanto a nivel nacional como individualizado por estado, región, municipio, etc.
ÉXITO	Disponibilidad gratuita para todos los municipios brasileños, creando una base de datos general, centralizada y fiable, facilitando el análisis de los datos estadísticos para la planificación de acciones de seguridad viaria en el ámbito federal, estatal y municipal.

PUNTUACION DE LA MEDIDA



		<u>Continuación a la medida de soma – sistema de observação, monitoramento e ação</u>
ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> • Creación de una base central de datos de accidentes de acceso gratuito, que integra las bases de datos Municipales, provinciales y federales a través de convenios de cooperación técnica. • Permite a los agentes responsables de la toma de datos de accidentalidad la recolección en forma automatizada siguiendo un patrón nacional. • Adopción de una premisa única de análisis de datos generando una visión integrada de la seguridad vial y vehicular, exenta de influencias partidarias y políticas. • Análisis de datos sencillo, rápido y fiable que facilita la toma de decisiones enfocadas a la adopción de medidas más eficientes y eficaces para la reducción de la accidentalidad. • Monitoreo permanente de los indicadores y metas de reducción de accidentes a nivel Nacional, Provincial y Municipal.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • El sistema SOMA debe integrarse dentro de una política global de mejora de la Seguridad Vial, optimizando los diagnósticos.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • Promover acuerdos con Gobiernos y Ayuntamientos para su implementación, incorporando cursos de formación.
REFERENCIAS		www.onsv.org.br

3.7.3. MEJORA DEL SISTEMA DE OTORGAMIENTO DE LICENCIA DE CONDUCTOR (CHILE)



FACTOR LEGAL: OTRO

MEJORA DEL SISTEMA DE OTORGAMIENTO DE LICENCIAS DE CONDUCIR

ENTIDAD PROMOTORA	Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET) – entidad pública.																								
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general.																								
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.																								
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Material informativo: Página web de CONASET, banner “Mejores Conductores para Chile” (www.conaset.cl/mejores-conductores-para-chile.html)/ Difusión en medios de comunicación Acciones formativas: Publicación Libro de estudio para examen teórico de conducción.																								
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Iniciado en diciembre 2012 se encuentra en funcionamiento.																								
DESCRIPCIÓN	<p>Tradicionalmente el examen de conocimientos teóricos de conducción se realizaba por escrito y sobre la base de un cuestionario de 200 preguntas de conocimiento público del que cada municipio seleccionaba 35 preguntas que conformaban el examen. Para aprobar se requería tener 28 o más respuestas correctas. El nuevo modelo introdujo cambios significativos:</p> <ul style="list-style-type: none"> Examen electrónico administrado desde un nivel central, lo que garantiza la uniformidad de la prueba a lo largo de todo el país. La base de preguntas aumentó a más de 800 y dejó de ser pública. Relevancia de las temáticas de SV. Entre las preguntas que constituyen un examen, que son seleccionadas aleatoriamente hay algunas referidas a temas considerados más relevantes, como alcohol en la conducción, velocidad y usos de elementos de seguridad pasiva, como casco, sistemas de retención infantil y cinturón de seguridad, que poseen doble puntuación. El examen consta de 35 preguntas, 3 de ellas de doble puntuación, y se aprueba con un mínimo de 33 puntos de un máximo de 38. Elaboración de material de estudio. A fin de facilitar a los postulantes la licencia de conductor, todas los temas necesarios de conocer y manejar para su preparación frente al examen. Es así como CONASET elaboró el “Libro del Nuevo Conductor”, para los postulantes a licencia B y C. Ambos textos se encuentran disponibles de forma gratuita en la página web de CONASET. <p>Comparación entre examen teórico antiguo y nuevo</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>EXAMEN TEÓRICO</th> <th>EXIGENCIA DE APROBACIÓN</th> <th>TIEMPO</th> <th>MÉTODO DE ESTUDIO</th> <th>BANCO DE PREGUNTAS</th> <th>PREGUNTAS CONOCIDAS PUBLICADAS</th> <th>ACTUALIZACIÓN DE CONTENIDOS</th> <th>AUMENTO DE BANCO DE PREGUNTAS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ANTIGUO</td> <td>80%</td> <td>NO DEFINIDO</td> <td>MEMORIZACIÓN DE PREGUNTAS</td> <td>280</td> <td>SÍ</td> <td>DIFÍCIL DE IMPLEMENTAR</td> <td>DIFÍCIL DE IMPLEMENTAR</td> </tr> <tr> <td>ACTUAL</td> <td>87%</td> <td>45 MINUTOS</td> <td>APRENDIZAJE DE CONTENIDOS</td> <td>800</td> <td>NO</td> <td>AUTOMÁTICAMENTE</td> <td>CONTINUAMENTE</td> </tr> </tbody> </table> <p><small>Fuente: Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET)</small></p>	EXAMEN TEÓRICO	EXIGENCIA DE APROBACIÓN	TIEMPO	MÉTODO DE ESTUDIO	BANCO DE PREGUNTAS	PREGUNTAS CONOCIDAS PUBLICADAS	ACTUALIZACIÓN DE CONTENIDOS	AUMENTO DE BANCO DE PREGUNTAS	ANTIGUO	80%	NO DEFINIDO	MEMORIZACIÓN DE PREGUNTAS	280	SÍ	DIFÍCIL DE IMPLEMENTAR	DIFÍCIL DE IMPLEMENTAR	ACTUAL	87%	45 MINUTOS	APRENDIZAJE DE CONTENIDOS	800	NO	AUTOMÁTICAMENTE	CONTINUAMENTE
EXAMEN TEÓRICO	EXIGENCIA DE APROBACIÓN	TIEMPO	MÉTODO DE ESTUDIO	BANCO DE PREGUNTAS	PREGUNTAS CONOCIDAS PUBLICADAS	ACTUALIZACIÓN DE CONTENIDOS	AUMENTO DE BANCO DE PREGUNTAS																		
ANTIGUO	80%	NO DEFINIDO	MEMORIZACIÓN DE PREGUNTAS	280	SÍ	DIFÍCIL DE IMPLEMENTAR	DIFÍCIL DE IMPLEMENTAR																		
ACTUAL	87%	45 MINUTOS	APRENDIZAJE DE CONTENIDOS	800	NO	AUTOMÁTICAMENTE	CONTINUAMENTE																		
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Costos menores en equipamiento/ desarrollo interno del software – procedentes de ayudas estatales.																								

Continuación a la medida de mejora del sistema de otorgamiento de licencias de conducir

¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?

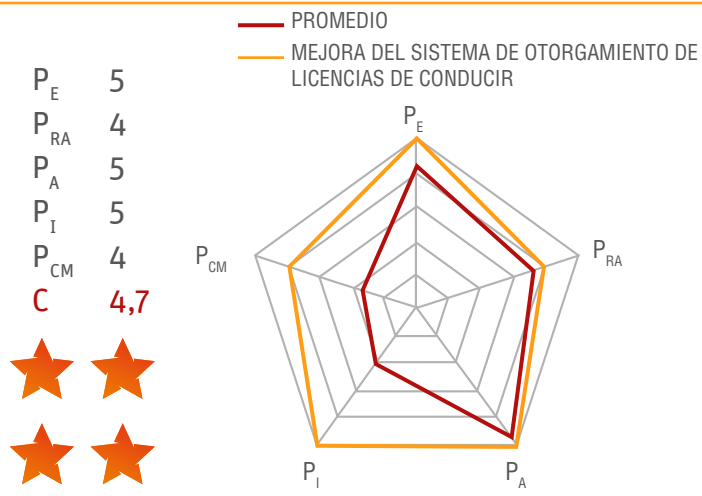
En Chile, son los municipios (gobiernos locales) autorizados por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones los responsables de otorgar las licencias de conductor. Dado que la licencia tiene vigencia nacional, resulta necesario estandarizar los procesos para obtener dicha licencia, mediante un examen de iguales características, centralizado y controlado por la CONASET. Junto con esto, se incentiva el estudio por parte de los postulantes, poniendo a su disposición de forma gratuita el material de estudio oficial para preparar este examen.

ÉXITO

Resultados anteriores a su implementación: Se estimaba que el porcentaje de reprobación del examen teórico alcanzaba el 2% a nivel nacional.

Resultados tras su implementación: La tasa de reprobación, tras un año de implementación, es del 48%.

PUNTUACION DE LA MEDIDA



ANÁLISIS DE RESULTADOS

FORTALEZAS

- Desarrollo de una materia de examen común a nivel nacional, con especial relevancia de la seguridad vial, que se va actualizando automáticamente.
- Centralización del examen en todo el país, lo que unifica la formación de los conductores
- Bajo coste de implementación, el acceso al material del estudio es gratuito.

DEBILIDADES

- No se aprecian

OPORTUNIDADES

- Analizar la posibilidad de ir ampliando el banco de preguntas existente con cada una de las actualizaciones.
- El material de estudio que se ha publicado puede ser utilizado para la mejora de la formación y la concientización en seguridad vial de otros usuarios de las vías, como conductores reincidentes, motociclistas, peatones, ciclistas, etc.

REFERENCIAS

www.conaset.cl (www.conaset.cl/mejores-conductores-para-chile.html)



3.7.4. CENTRO AUTOMATIZADO DE TRATAMIENTO DE INFRACCIONES (CATI) (CHILE)

CENTRO AUTOMATIZADO DE TRATAMIENTO DE INFRACCIONES - CATI				
FACTOR LEGAL: OTRO				
ENTIDAD PROMOTORA	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones – Entidad pública.			
BENEFICIARIOS	A la Sociedad en general.			
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.			
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	<p>Componentes del Proyecto de Ley CATI:</p> <table border="1"> <tr> <td> <p>i- Nueva Institucionalidad</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nuevo Servicio Público • Detección de Infracciones por medios tecnológicos </td> <td> <p>ii- Potenciamiento capacidad fiscalizadora</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ministros de fe • Validación de la infracción </td> <td> <p>iii- Procedimiento sancionatorio especial</p> <ul style="list-style-type: none"> • Procedimiento abreviado • JPL sólo para casos particulares </td> </tr> </table>	<p>i- Nueva Institucionalidad</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nuevo Servicio Público • Detección de Infracciones por medios tecnológicos 	<p>ii- Potenciamiento capacidad fiscalizadora</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ministros de fe • Validación de la infracción 	<p>iii- Procedimiento sancionatorio especial</p> <ul style="list-style-type: none"> • Procedimiento abreviado • JPL sólo para casos particulares
<p>i- Nueva Institucionalidad</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nuevo Servicio Público • Detección de Infracciones por medios tecnológicos 	<p>ii- Potenciamiento capacidad fiscalizadora</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ministros de fe • Validación de la infracción 	<p>iii- Procedimiento sancionatorio especial</p> <ul style="list-style-type: none"> • Procedimiento abreviado • JPL sólo para casos particulares 		
DURACIÓN DE LA MEDIDA	En enero de 2014 el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones anunció el envío al Congreso de proyecto de Ley que crea el Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI).			
DESCRIPCIÓN	<p>CATI es un órgano independiente basado en la instalación de cámaras en los sectores que registran mayor número de accidentes de tránsito; éstas detectan las infracciones de los automovilistas que circulan con exceso de velocidad. Su funcionamiento supone la implementación de una cadena de control con las siguientes fases: Detección de la infracción, transmisión automática de los datos al CATI, identificación automática del infractor mediante consulta al Registro Nacional de Vehículos Motorizados, generación automática de la notificación de la infracción, procedimiento administrativo de cobro de la multa y transmisión automática al Registro de Multas de Tránsito No Pagadas en el caso de no pago de la multa.</p> <p>El objetivo principal es crear un sistema de monitoreo permanente que cumpla con la finalidad de disuadir y prevenir una eventual infracción a la Ley de Tránsito, asegurando una fiscalización efectiva a través de la utilización de medios tecnológicos. Así mismo, la introducción de un nuevo procedimiento en el tratamiento de estas infracciones que permita la aplicación de multas por la inobservancia a las normas.</p> <p>Los principios fundamentales del Centro se orientan a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Salvar vidas: CATI no busca recaudar más fondos a través de las multas sino que busca prevenir la ocurrencia de accidentes. 2. Entregar transparencia a los ciudadanos: Los equipos tecnológicos asociados al CATI que detectan infracciones serán instalados en puntos de control debidamente señalizados. 3. Localización: Esta ubicación estará determinada, tras rigurosos estudios, en los puntos más críticos en cuanto a la concentración de accidentes de tránsito. 4. Mejorar la eficiencia: CATI tramitará en plazos acotados todas las infracciones detectadas, evitando la sensación de impunidad y ligando de forma estrecha la sanción con la infracción con el fin de generar un cambio conductual positivo en los conductores. 			
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado.			
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	<p>CATI es una herramienta efectiva para reducir el número de fallecidos en accidentes de tránsito por el exceso de velocidad mediante un cambio de conducta en los conductores.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Disminución de víctimas de siniestros de tránsito a través de una fiscalización efectiva. • Disminución de tiempos y problemas asociados al procesamiento de infracciones de tránsito. 			

Continuación a la medida de centro automatizado de tratamiento de infracciones - cati

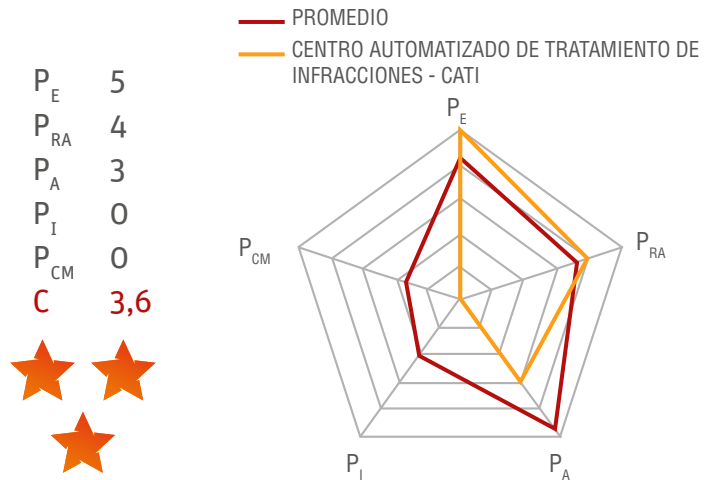
ÉXITO

Al igual que ha sucedido en otros países, se espera que la creación del CATI tenga efectos muy positivos en la reducción de víctimas fatales en accidentes de tránsito. La implementación de un sistema de control automatizado de velocidad en países como Francia o España ha permitido reducir la cifra de fallecidos en un 50%.

En Chile actualmente los excesos de velocidad están presentes en el 40% de los accidentes con resultado de muerte; por tanto, se estima que ésta se transforme en la medida con mayor efecto directo en la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito.

En el año 2020 se espera contar con 400 puntos de control.

PUNTUACION DE LA MEDIDA



ANÁLISIS DE RESULTADOS

FORTALEZAS

- Sistema de monitoreo independiente que permite de forma automática sancionar a los conductores que excedan la velocidad de circulación permitida en el tramo.
- Genera un mayor compromiso de los conductores con la seguridad vial, mediante el cumplimiento de los límites de velocidad
- La creación de un marco legal supone una garantía para el funcionamiento y puesta en marcha del sistema.

DEBILIDADES

- La acción no va acompañada de campañas de concientización ciudadana sobre la importancia de respetar las normas de circulación.
- Son requeridas labores periódicas de mantenimiento que garanticen el correcto funcionamiento del sistema.

OPORTUNIDADES

- Realizar campañas de concientización y sensibilización a los usuarios acerca de la importancia de respetar los límites de velocidad.
- Incorporar a medios de comunicación relevantes del país para la difusión a la sociedad sobre la instalación y funcionamiento de CATI.

REFERENCIAS

www.mtt.gob.cl/archivos/5450.html
www.conaset.cl/wp-content/uploads/2014/03/presentacion_cati_diagolo_ciudadano.pdf
www.itschile.cl/descargas/cati_presentacion_itschile_2012.pdf

3.7.5. FONDO DE PREVENCIÓN VIAL (COLOMBIA)



FACTOR LEGAL: OTRO

FONDO DE PREVENCIÓN VIAL - FPV

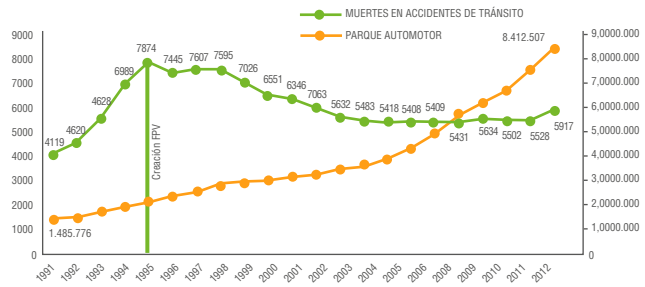
ENTIDAD PROMOTORA	Compañías aseguradoras del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito de Colombia (SOAT); Ministerio de la Protección Social de Colombia; Ministerio de Transporte de Colombia y Policía Nacional de Colombia.
BENEFICIARIOS	Público en general y profesionales del ramo.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Desarrollo normativo y acciones de divulgación.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Fondo creado en 1995.
DESCRIPCIÓN	<p>El Fondo de Prevención Vial (FPV) fue creado mediante la Ley 100 en 1993 entrando en operación en 1995. Su objetivo es proteger la vida de los actores de la vía a través de un trabajo integral en prevención monitoreando, analizando y entendiendo la siniestralidad vial en Colombia a partir del sistema compuesto por la infraestructura, equipos y vehículos, comportamiento humano e institucionalidad.</p> <p>La fuente de sostenimiento del Fondo de Prevención Vial proviene del 3% de las primas que recaudan anualmente las aseguradoras por concepto del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).</p> <p>El FPV tiene como misión realizar campañas para la prevención de accidentes en todo el país, en concordancia con las autoridades responsables de la materia. Entre sus acciones destacan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estadísticas: el FPV ha desarrollado una serie de herramientas, programas de capacitación y desarrollo • Estudios e investigaciones sobre la problemática de la seguridad vial • Educación principalmente a niños y jóvenes • Capacitación a conductores novatos, profesionales y cursos de reciclaje • Sensibilización social encaminada a lograr cambios de comportamiento • Campañas para posicionar y priorizar la seguridad vial • Auditorías en seguridad Vial en proyectos • Georreferenciación de la accidentalidad vial a nivel urbano y rural
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	<p>En el año 2012: El FPV recibe el Premio de la Federación Internacional de Automovilismo (FIA), por el aporte hecho en seguridad vial en Colombia.</p> <p>En el año 2013: El FPV recibe el galardón Effie Plata, por parte de los Effie Awards, en la categoría Éxito Sostenido por Inteligencia Vial.</p>

Continuación a la medida de fondo de prevención vial - fpv

Desde la creación del FPV se ha producido un importante descenso de la accidentalidad de tránsito.

ÉXITO

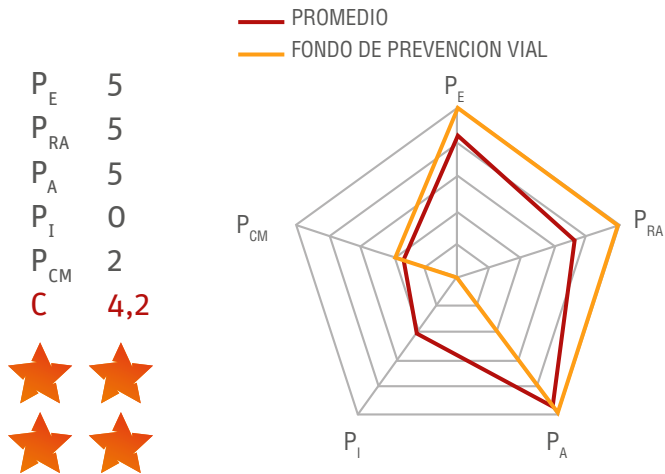
MORTALIDAD POR SINIESTRO DE TRÁNSITO, COLOMBIA 1991 - 2012



FUENTE GRÁFICA: Archivo Histórico hasta el 2003. Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses desde el 2004. Parque automotor, RUNT. Proceso: Dirección de Investigación FPV, bajo metodología de investigación de la OMS.

FUENTE: EL LEGADO DE LA SEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA. Fondo de prevención vial

PUNTUACION DE LA MEDIDA



ANÁLISIS DE RESULTADOS

FORTALEZAS

- El FPV ha realizado numerosas actividades para la mejora de la seguridad vial contribuyendo significativamente a la progresión positiva de Colombia en los últimos años.
- Se trata de un ejemplo de colaboración entre diferentes actores en aras de la mejora de la seguridad vial.
- Sistema de financiación del Fondo a través de un porcentaje del seguro obligatorio.

DEBILIDADES

- Al no tratarse de una organización pública su papel en la seguridad vial no fue de liderazgo

OPORTUNIDADES

- Utilizar los resultados y experiencia del FPV en la creación de la nueva Agencia de Seguridad Vial.

REFERENCIAS

Fondo de Prevención Vial de Colombia - www.fpv.org.co/

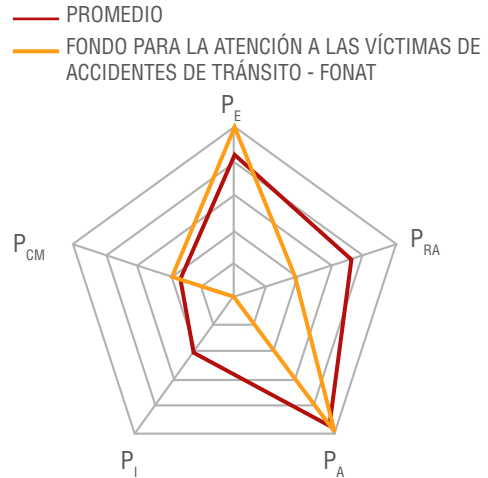
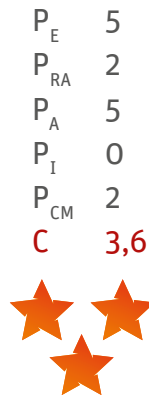
3.7.6. FONDO PARA LA ATENCIÓN A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO (FONAT) (EL SALVADOR)



FACTOR LEGAL: OTRO	FONDO PARA LA ATENCIÓN A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO - FONAT
ENTIDAD PROMOTORA	Gobierno de El Salvador - Entidad pública.
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Desarrollo legislativo.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Fondo creado en el año 2012.
DESCRIPCIÓN	<p>FONAT es una entidad descentralizada, de derecho público, de carácter técnico, de utilidad pública, de duración indefinida y con personalidad y patrimonio propio, con plena autonomía en ejercicio de sus funciones tanto en lo financiero como en lo administrativo y presupuestario.</p> <p>Finalidades esenciales del FONAT:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contribuir al establecimiento de condiciones para la incorporación a la vida productiva de toda persona que resulte con algún grado de discapacidad, temporal o permanente, a consecuencia de un accidente de tránsito. • Entregar una prestación económica por una sola vez a toda persona que, producto de un accidente de tránsito, sea declarada con algún grado de discapacidad o a sus parientes, en el caso de que resulte fallecida así como entregar una suma adicional para gastos funerarios, en este último caso. Para ello, el 35% del Fondo irá destinado al Ministerio de Salud para financiar la atención. Se encuentran excluidos todos aquellos “conductores que en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, ocasionaren el accidente de tránsito.”. <p>Una vez al año, coincidiendo con la renovación de la tarjeta de circulación, el propietario del vehículo deberá realizar una “contribución especial” según el tipo de vehículo que posea.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	El Gobierno de El Salvador busca que el FONAT se convierta en una institución pública con la responsabilidad de fomentar campañas de sensibilización para disminuir accidentes de tránsito y proporcionar fondos para la modernización del transporte público de pasajeros.
ÉXITO	FONAT ha beneficiado, en las 5 entregas realizadas desde su creación, con una compensación económica a 1.025 personas, familiares de fallecidos y víctimas de accidentes de tránsito, entre menores de edad, adultos y personas de la tercera edad. Han sido beneficiados 709 familiares de 325 personas fallecidos y 316 personas que han resultado con un grado de discapacidad, en total se han entregado \$1,544,600.

Continuación a la medida de fondo para la atención a las víctimas de accidentes de tránsito - FONAT

PUNTUACION DE LA MEDIDA



ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> Dotar al país de un sistema de financiación independiente para la atención a las víctimas de accidentes. La financiación de la iniciativa se realiza mediante un aporte según el tipo de vehículo coincidiendo con la renovación de la tarjeta de circulación, lo que supone una garantía para su sostenibilidad en el tiempo.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> No contempla entre sus finalidades esenciales la mejora de la seguridad vial mediante la realización de campañas de concientización ciudadana.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Aumentar los fondos destinados a la mejora de la seguridad vial fomentando la conciencia social sobre la importancia de la misma. Fomentar la colaboración de algún medio de comunicación relevante del país, y de patrocinadores, para que se logre acceder mejor a los ciudadanos.

REFERENCIAS

www.fonat.gob.sv/
es-es.facebook.com/Fonatoficial

3.7.7. IMESEVI: INICIATIVA MEXICANA DE SEGURIDAD VIAL (MÉXICO)



FACTOR LEGAL: OTRO	IMESEVI: INICIATIVA MEXICANA DE SEGURIDAD VIAL
ENTIDAD PROMOTORA	Centro Nacional para la Prevención de Accidentes (CENAPRA) - Entidad pública.
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional. En un principio se enfocó en Monterrey, Guadalajara, León y el Distrito Federal para posteriormente ser lanzado a nivel nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	<p>La IMESEVI se enfocó en las seis conductas de riesgo más recurrentes: la conducción bajo la influencia del alcohol, el no uso de cinturones de seguridad, el no uso de sistemas de retención infantil, el no uso de casco en motociclistas, la velocidad y conducción y la inseguridad peatonal. Para su operatividad la iniciativa tiene los siguientes componentes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Información y datos 2. Leyes y reglamentos 3. Vigilancia y control 4. Formación de conductores / licencias 5. Revisión técnica vehicular 6. Apoyo a víctimas 7. Infraestructura 8. Participación social 9. Comunicación 10. Educación Vial
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Periodo 2007—2012.
DESCRIPCIÓN	<p>Se trata de una iniciativa de prevención de lesiones por accidentes de tránsito y promoción de la seguridad vial basada en evidencias científicas y estrategias de intervención probadas. Es un programa multisectorial, donde se conjugan los esfuerzos del Centro Nacional para la Prevención de Accidentes (CENAPRA), de la Secretaría de Salud, la Organización Panamericana de la Salud (OPS) y los Gobiernos de los Estados con la Sociedad Civil, para abatir las lesiones, discapacidad y muertes por causa de tránsito. En una primera fase, IMESEVI enfoca la conducción bajo influencia del alcohol, el no uso de cinturones de seguridad ni de Sistemas de Retención Infantil (SRI), como los factores de riesgo y tiene seis elementos estratégicos o componentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estudio de la situación actual. • Campaña de comunicación (estrategias masivas de difusión). • Capacitación. • Marco legal (normatividades locales y municipales sobre factores de riesgo). • Vigilancia y control policial. • Equipamiento con alcoholímetros.
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	Es una estrategia coordinada con otras políticas en el país que supone un notable impulso a la lucha contra los accidentes de tránsito a través de colaboración privada internacional.

Continuación a la medida de imesevi: iniciativa mexicana de seguridad vial

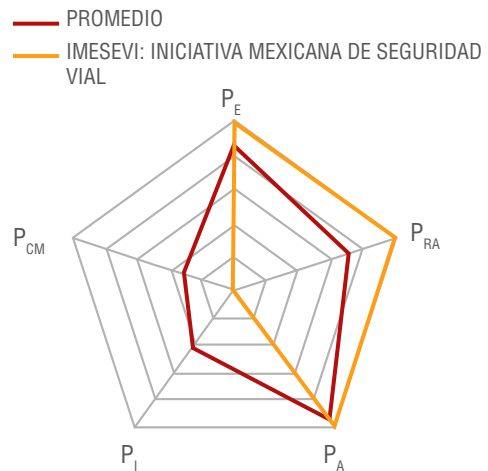
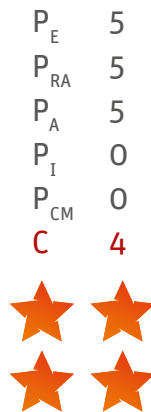
ÉXITO

18 meses después de su creación se obtuvieron los siguientes resultados generales en los municipios y delegaciones intervenidas:

- Aumentó en 12% el uso de dispositivos de sujeción (cinturón de seguridad y SRI).
- Aumentó en 48% el uso de SRI, en menores de 5 años.
- Aumentó en 28% el uso de dispositivos de sujeción en taxis.
- Aumentó en 56%, el uso de SRI, en el caso de camionetas familiares, en menores de 5 años.

IMESEVI se ha configurado como un modelo integral de intervención en materia de Seguridad Vial, que toma en cuenta las características propias de cada una de las ciudades intervenidas.

PUNTUACION DE LA MEDIDA



ANÁLISIS DE RESULTADOS

FORTALEZAS

- Programa multisectorial que involucra a los poderes público y privado, así como a la sociedad en general.
- Combina acciones de comunicación – capacitación – control, adaptándolas a las características particulares de cada una de las ciudades intervenidas, lo que garantiza la efectividad de las medidas.

DEBILIDADES

- Este tipo de iniciativa requiere ser alimentada con novedades, mensajes, acciones, etc. con mucha regularidad, para motivar y concientizar a la sociedad, en caso contrario podría perder su entusiasmo progresivamente.

OPORTUNIDADES

- Darle a la iniciativa continuidad en el tiempo, dados los positivos resultados logrados con el desarrollo de la misma.
- Fomentar la colaboración de algún medio de comunicación relevante del país, así como patrocinadores, de manera que se logre acceder mejor a los ciudadanos y conseguir recursos para continuar con la iniciativa.

REFERENCIAS

conapra.salud.gob.mx/Programas/IMESEVI.html
 www.cenapra.salud.gob.mx/interior/imesevi.html

3.7.8. PREMIOS ROMBO AMARILLO (MÉXICO).

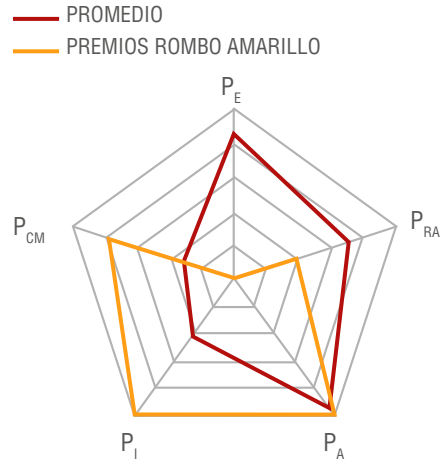


FACTOR LEGAL: OTRO	PREMIOS ROMBO AMARILLO
ENTIDAD PROMOTORA	Movilidad y Desarrollo México, A.C. (MDM) - organización civil de seguridad vial.
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Definición y publicación de las bases para poder optar a los premios. Constitución de un jurado independiente de expertos en la materia. Recopilación de experiencias y valoración de las mismas. Entrega de premios.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Creado en el año 2007 se entregan anualmente.
DESCRIPCIÓN	<p>Pueden concursar proyectos procedentes de áreas, departamentos y secretarías públicas, administraciones, empresas, medios de comunicación y organizaciones de la sociedad civil que tengan un impacto tangible en la mejora de la calidad de vida de las personas, ya sean el resultado de una asociación entre actores del sector público, privado y de la sociedad civil o sean sostenibles desde el punto de vista cultural, social, económico y ambiental.</p> <p>El sistema de documentación y postulación cuenta con un soporte de servidores para facilitar la captura y envío de la información a través de Internet. Los formatos de postulación son más escrupulosos y se llenan en línea para quedar registrados en una base de datos que es respaldada inmediatamente en un disco duro para evitar su pérdida o alteración.</p> <p>Las evaluaciones de los jueces son la información más delicada, se manejan en secreto y ni siquiera los organizadores tienen acceso a las votaciones. El Jurado está integrado por una decena de jueces de carácter multidisciplinario, procedentes de diversos sectores y nacionalidades, teniendo en común el dominio del tema de seguridad vial: representantes de la industria automotriz, aseguradoras, automovilismo deportivo, sociedad civil y reconocidos especialistas en los temas.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	<p>Valor del coste real no disponible, ha sido estimado como medio.</p> <p>Patrocinadores:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fundación Mapfre • Fundación ADO • Fundación Pernod Ricard México • Avery Dennison • Multiseñal • Autotraffic
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	El objetivo de esta entrega de reconocimientos es identificar y premiar las iniciativas que impactan positivamente a la sociedad sobre prevención de riesgos en el tránsito, además de incentivar la realización de más y mejores proyectos viales en general.
ÉXITO	MDM ha organizado la entrega de Rombo Amarillo anualmente desde su creación, reconociendo la labor en seguridad vial de entidades gubernamentales municipales, estatales y federales, empresas privadas y asociaciones civiles, investigadores y académicos. Por eso, éste es el reconocimiento más influyente, neutral y con mayor participación del país. Gracias a la confianza de quienes postulan y de los patrocinadores pero sobre todo, a que la seguridad vial se ha estado convirtiendo en una prioridad social, las iniciativas presentadas para Rombo Amarillo son cada vez más numerosas y tienen mayor seriedad y mejores impactos sociales.

Continuación a la medida de premios rombo amarillo

PUNTUACION DE LA MEDIDA

P_E 0
 P_{RA} 2
 P_A 5
 P_I 5
 P_{CM} 4
C 1,8



ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> Reconocimiento a la labor de mejora de la seguridad vial de entidades públicas, privadas y asociaciones civiles, en diferentes ámbitos.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> No se aprecian.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Fomentar las actividades de difusión para que aumente el número de participantes. Generan un compromiso de continuidad de los ganadores para continuar trabajando por la mejora de la seguridad vial.
REFERENCIAS	www.romboamarillo.org/	

3.7.9. MDBs – MULTILATERAL DEVELOPMENT BANKS'ROADSAFETY (AMERICA LATINA Y EL CARIBE)



FACTOR LEGAL: OTRO	MDBs- MULTILATERAL DEVELOPMENT BANKS ROADSAFETY
ENTIDAD PROMOTORA	Banco Africano de Desarrollo. Banco Asiático de Desarrollo. Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo. Banco Europeo de Inversiones. Banco Interamericano de Desarrollo. Banco Islámico de Desarrollo. Banco Mundial. Corporación Andina de Fomento (CAF).
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Supranacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Se establecieron áreas de trabajo común con líneas de acción específicas para cada una de las entidades participantes, con el fin de alcanzar conjuntamente los objetivos del programa de las Naciones Unidas Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020. Dichas metas incluyen: salvar 5 millones de vidas para 2020 y evitar 50 millones de lesiones graves.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Iniciada en abril de 2011.
DESCRIPCIÓN	<p>En 2011 se llevó a cabo un encuentro de siete bancos multilaterales de desarrollo en donde se emitió una declaración conjunta sobre el enfoque compartido en materia de gestión de la seguridad vial.</p> <p>La declaración establece medidas de compromiso común por parte de cada institución para hacer frente a la creciente crisis de salud pública asociada con las muertes y las lesiones provocadas por la falta de seguridad vial en las carreteras de países con escasos ingresos.</p> <p>MDBs – un enfoque común para:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El fortalecimiento en las capacidades de los países en la gestión de prácticas de seguridad vial. • La implementación de procesos que aseguren buenos estándares de seguridad vial en las etapas de planeación, diseño, construcción, operación y mantenimiento de los proyectos de infraestructura de transporte. • El mejoramiento de indicadores para medir la actividad en seguridad vial. • La movilización de recursos técnicos y financieros para mejorar la seguridad vial en las regiones <p>MDBs áreas de trabajo común:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Desarrollo de indicadores/criterios de monitoreo 2. Fomento del Diálogo Regional 3. Fortalecimiento de las capacidades técnicas 4. Diseminación del conocimiento 5. Implementación de proyectos piloto 6. Identificación del impacto económico de la siniestralidad en la salud 7. Promoción y alianzas con socios estratégicos <p>En el año 2012 se unió a la iniciativa el Banco de Desarrollo de América Latina</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible: Ha sido estimado como muy elevado

Continuación a la medida de mdbs- multilateral development banks roadsafety

¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	La Iniciativa pretende catalizar una respuesta proporcional a la magnitud de los desafíos que deberá afrontar el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, acelerando la transferencia de conocimientos y realizando inversiones a escala para capacitar a los países a gestionar la seguridad vial de manera sostenible.
ÉXITO	MDBs de forma individual en sus respectivas regiones y de forma conjunta a través de un acuerdo común , se encuentran trabajando para incrementar los recursos financieros dedicados a la seguridad vial, en particular para los países de bajos ingresos y economías emergentes.
PUNTUACION DE LA MEDIDA	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="margin-right: 20px;"> <p>P_E 5</p> <p>P_{RA} 4</p> <p>P_A 5</p> <p>P_I 5</p> <p>P_{CM} 0</p> <p>C 4,3</p> <div style="display: flex; justify-content: center; gap: 10px;"> <div style="text-align: center;">★</div> <div style="text-align: center;">★</div> <div style="text-align: center;">★</div> <div style="text-align: center;">★</div> </div> </div> <div> <p>— PROMEDIO</p> <p>— MDBs- MULTILATERAL DEVELOPMENT BANKS ROADSAFETY.</p> </div> </div>
ANÁLISIS DE RESULTADOS	<p>FORTALEZAS</p> <ul style="list-style-type: none"> Herramienta integral que busca fomentar la cultura vial. Establece de forma global, una política de acciones intersectoriales enfocadas a la mejora de la seguridad vial y reducción de la accidentalidad. Alcance supranacional. Refuerza la financiación destinada a la mejora de la seguridad vial en el país.
	<p>DEBILIDADES</p> <ul style="list-style-type: none"> No se han encontrado.
	<p>OPORTUNIDADES</p> <ul style="list-style-type: none"> Continuar apoyando, desde planteamientos homogéneos y concretos, iniciativas encaminadas a reducir los accidentes de tránsito y sus consecuencias en los países de bajos y medianos ingresos, fortaleciendo sus capacidades científicas, tecnológicas y de gestión para preparar e implementar programas de seguridad vial eficientes.
REFERENCIAS	<p>www.iadb.org/es/temas/transporte/mdbs,6810.html</p> <p>Ponencia: MDBs - Iniciativa de Seguridad Vial. Esteban Díez Roux. Especialista Principal en Transporte. Banco Interamericano de Desarrollo – BID. Congreso Iberoamericano de Seguridad Vial (CISEV). 12-15 junio 2012. Bogotá, Colombia.</p> <p>siteresources.worldbank.org/INTTOPGLOROASAF/Resources/WB_GRSF_MDB_web.pdf</p>

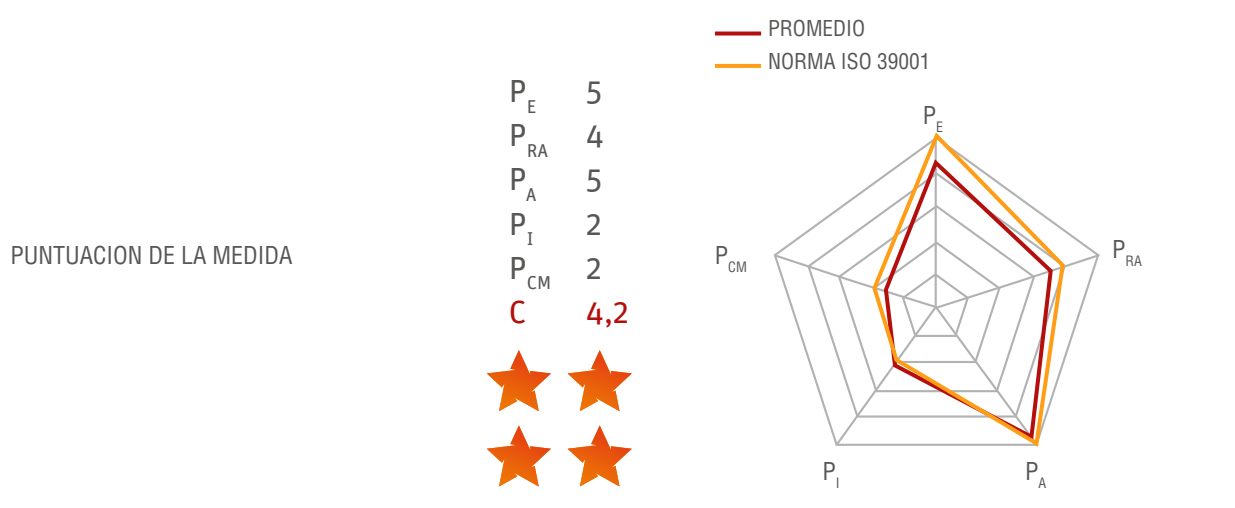
3.7.10. NORMA-ISO 39001 “SISTEMAS DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL (INTERNACIONAL)



FACTOR LEGAL: OTRO	NORMA ISO 39001 “SISTEMA DE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL”
ENTIDAD PROMOTORA	Organización Internacional de Normalización (ISO).
BENEFICIARIOS	Organizaciones públicas y privadas que interactúan con el sistema vial.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Internacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	El sistema de gestión de la seguridad vial según la ISO 39001 se basa en la metodología Planificar-Hacer-Verificar-Actuar, también conocida como ciclo Deming o ciclo PDCA (Plan-Do-Check-Act). Es un proceso cíclico que exige fuerte liderazgo y compromiso de la alta dirección.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Publicada en abril de 2013.
DESCRIPCIÓN	<p>ISO (Organización Internacional de Normalización) es una federación mundial de organismos nacionales de normalización. El trabajo de preparación de las normas internacionales normalmente se realiza a través de los comités técnicos de ISO, con participación de organizaciones internacionales públicas y privadas.</p> <p>La Norma ISO 39001 “Sistemas de gestión de la seguridad vial. Requisitos y recomendaciones de buenas prácticas” fue preparada por el Comité de Proyectos PC 241, Sistemas de gestión de la seguridad vial. Especifica los requisitos para un sistema de gestión de la seguridad vial que permita a una organización que interactúa con el sistema vial reducir las muertes y heridas graves derivadas de los accidentes de tránsito. Los requisitos de esta norma incluyen el desarrollo de una política de gestión de la seguridad vial, el desarrollo de los objetivos y los planes de acción que tengan en cuenta los requisitos legales y otro tipo de obligaciones que la organización suscribe, así como información sobre los elementos y criterios relacionados con la gestión de la seguridad vial que la organización identifica como aquellos que puede controlar y modular.</p> <p>Los objetivos que persigue la norma ISO 39001 son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Armonización de conceptos y prácticas elementales de gestión respecto a la SV. • Definición de un sistema holístico que permita gestionar los distintos elementos de SV de manera integrada desde una política de liderazgo. • Auditorías internas revisadas por la Dirección.
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	<p>Esta norma internacional suministra una herramienta que permite ayudar a las organizaciones a reducir, y en última instancia eliminar, la incidencia y riesgo de las muertes y heridas graves derivadas de los accidentes de tránsito. Este enfoque puede permitir un uso más efectivo del sistema vial desde el punto de vista de los costes.</p> <p>La Norma ISO 39001 proporciona un paso importante en los esfuerzos mundiales de mejora de la seguridad vial, al dar procedimientos generales y requisitos para que cada tipo de organización desarrolle su propio sistema de gestión.</p>

Continuación a la medida de norma iso 39001 “sistema de gestión de la seguridad vial”

ÉXITO	<p>Es aplicable a todas las organizaciones sin importar su tipo, tamaño o el servicio prestado, que tengan como objetivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mejorar el desempeño en seguridad vial. • Establecer, implementar, mantener y mejorar un sistema de gestión de la seguridad vial • Asegurar su propia conformidad con sus políticas de seguridad vial. • Demostrar su conformidad con esta norma internacional. <p>No persigue la uniformidad en la estructura de gestión ni en la documentación por entender la seguridad vial como una responsabilidad compartida en la que no excluye la obligación de los usuarios de la vía de respetar la ley y actuar con responsabilidad. Tiene algunos elementos que son únicos en las normas de sistemas de gestión, que son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Objetivos a largo plazo. • Algunos factores son obligatorios, como el deber de cumplir con la seguridad del vehículo, el uso de sistemas de retención y el cumplimiento de la velocidad. • Mayor énfasis en el contexto externo: la seguridad vial debe entenderse como un sistema, las organizaciones deberían cooperar o considerar otras partes interesadas.
-------	--



ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> • Es una herramienta que permitirá a todo tipo de organizaciones mostrar su compromiso con la mejora de la seguridad vial pues implica asumir un compromiso explícito y comprobable con la misma. • ISO 39001 ayudará a las organizaciones Gubernamentales y del sector privado por igual a proporcionar un enfoque estructurado y global de la seguridad vial como un complemento a los programas y reglamentos vigentes. Se basa en el enfoque ISO 9001 para la gestión de la calidad, incluyendo el ciclo planificar – hacer- verificar- actuar, y un requisito para la mejora continua. • Es una norma común a todos los países por lo que constituye un elemento de aprendizaje y entendimiento, que incorpora a las organizaciones como sujetos proactivos en la mejora de la seguridad vial.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • La norma ISO es como norma de gestión, un marco de actuación, no la solución a los problemas de seguridad vial.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • Fomentar en cada empresa la motivación de las plantillas y la creación de una tensión positiva, para el cumplimiento de los objetivos de la seguridad vial. • Potenciar la cooperación entre las empresas en la mejora de la seguridad vial.

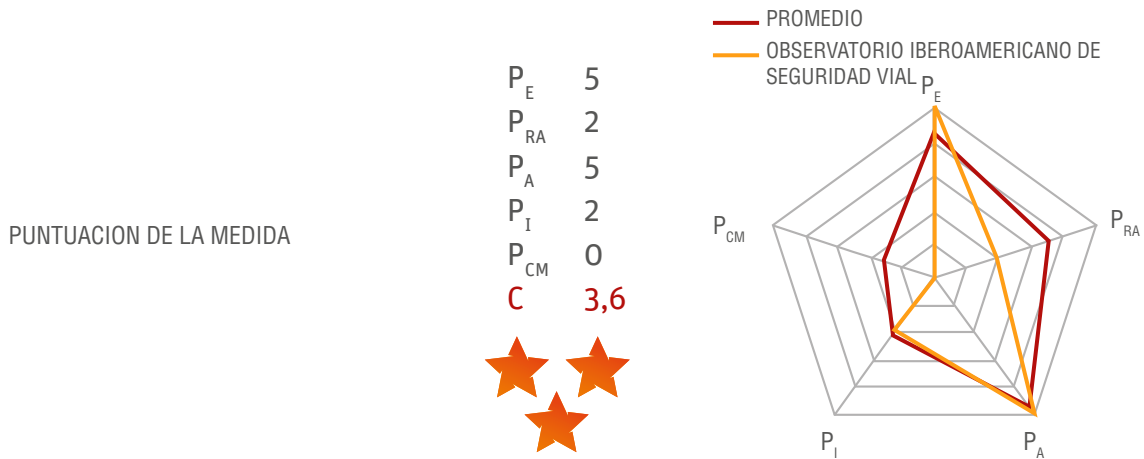
REFERENCIAS	Norma ISO 39001.
-------------	------------------

3.7.11. OBSERVATORIO IBEROAMERICANO DE SEGURIDAD VIAL (AMERICA LATINA Y EL CARIBE)



FACTOR LEGAL: OTRO	OBSERVATORIO IBEROAMERICANO DE SEGURIDAD VIAL
ENTIDAD PROMOTORA	Órgano establecido por los directores de seguridad vial de 18 países de América Latina y Países del Caribe
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Supranacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	El Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial es un instrumento de cooperación entre países Iberoamericanos.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Constituido en Mayo de 2010.
DESCRIPCIÓN	<p>Sus acciones tienen como objetivo reforzar las capacidades técnicas de cada uno de sus países miembros, en concordancia con los principios de autonomía y democracia de cada uno de ellos.</p> <p>Su objetivo central está basado en la coordinación de estrategias e iniciativas en Seguridad Vial a nivel regional a partir de la generación de información oportuna, objetiva y confiable que contribuya, efectivamente, a lograr una reducción en la siniestralidad vial en el territorio Iberoamericano.</p> <p>Estas estrategias tienen como finalidad promover el conocimiento y la toma de decisiones, en cuanto a la problemática de la Seguridad Vial por parte de las autoridades nacionales especialistas en la materia y organizaciones no gubernamentales. Así mismo, estas iniciativas apuntan también a conocer y accionar sobre las diferentes causas y alternativas de intervención; hecho que favorece al desarrollo de políticas y acciones orientadas a la superación de esta epidemia bajo el marco de la Década de Acción.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	<p>Los Observatorios son centros de estudio de alta eficiencia y nivel técnico, cuyo objetivo es la producción de información para la comprensión de la situación actual en materia de seguridad vial y, por consiguiente, establecen las prioridades correspondientes a fin de guiar los esfuerzos de la gestión.</p> <p>La información producida por los Observatorios de Seguridad Vial debe facilitar el diseño, implementación y evaluación de políticas e intervenciones viales que favorezcan la reducción de la siniestralidad vial.</p>
ÉXITO	El Secretario General de la ONU, Ban Ki-Moon, en un informe titulado “Mejora de la Seguridad Vial en el Mundo”, antes de la 68ª sesión de la Asamblea General de la ONU, resaltó la creación y actividad del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) y su base de datos IRTAD-LAC como una gran iniciativa para mejorar y homogenizar el sistema de recolección de datos y la calidad de los mismos en la Región Iberoamericana. El OISEVI se perfila como una de las instituciones dedicadas a la homogenización de datos y políticas a nivel regional, que debe replicarse a nivel global. (FUENTE: OISEVI. Informe de gestión 2013).

Continuación a la medida de observatorio iberoamericano de seguridad vial



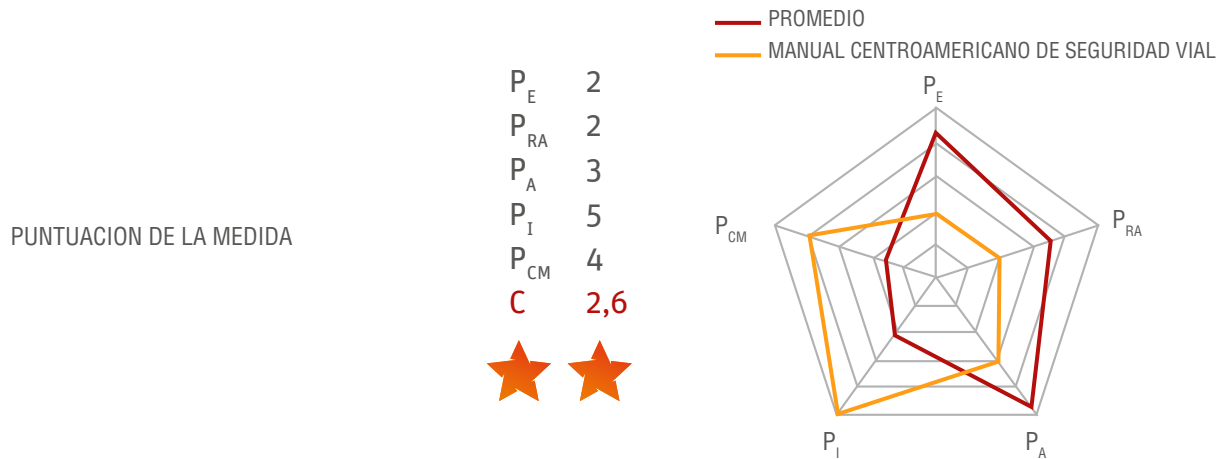
ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> • Refuerza las capacidades técnicas de cada uno de los países miembros, en concordancia con los principios de autonomía y democracia de cada uno de ellos. • Fomenta la cooperación internacional. • Portal Web que permite una rápida difusión de datos e informes de accidentalidad, políticas de seguridad vial y buenas prácticas.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • No se han encontrado.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo de políticas de seguridad vial eficaces a partir de la información disponible en el Observatorio. • Consolidar un proceso de sinergia entre los países, con el objeto de compartir conocimientos, experiencias exitosas y legislación en materia de seguridad vial. • Los países más avanzados pueden servir de ejemplo a países que comienzan a implantar medidas de mejora de la seguridad vial. • Fomentar la manifestación de un apoyo político claro y de alto nivel a la seguridad vial.
REFERENCIAS	Dirección Nacional de Observatorio Vial.	

3.7.12. MANUAL CENTROAMERICANO DE SEGURIDAD VIAL (CENTRO AMERICA)



FACTOR LEGAL: OTRO	MANUAL CENTROAMERICANO DE SEGURIDAD VIAL
ENTIDAD PROMOTORA	Secretaría de Integración Económica Centroamericana, Proyecto Diseño y Aplicación de Políticas Comunes Centroamericanas ADAPCCA y Unión Europea.
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Supranacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Diagnósticos por país y regional; propuestas basadas en los escenarios de los países centroamericanos, incorporando la metodología de trabajo con visitas técnicas, reuniones con las autoridades de transporte encargadas (gobiernos) de las políticas de seguridad vial, así también con entidades públicas y privadas.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Publicado en el año 2008.
DESCRIPCIÓN	<p>La propuesta de un Manual Centroamericano de Seguridad Vial se apoya en una logística de ordenamiento de ideas y temas importantes, tipificados en tres partes o capítulos: el marco institucional, la seguridad vial, así como la infraestructura y el entorno vial. De esta manera, los cinco países tendrán un instrumento de trabajo base para la toma de decisiones, definición de políticas y puesta en práctica lineamientos y directrices de una manera más armonizada.</p> <p>El Manual tiene como objetivo general armonizar y fortalecer los aspectos normativos que regulan la materia de seguridad vial en los cinco países de la Región: Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua.</p> <p>El Manual enfoca el tema en los siguientes capítulos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Marco gubernamental • Condiciones - Dispositivos de Seguridad Vial • Infraestructura y entorno vial
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	<p>Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como medio.</p> <p>Financiado con recursos del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), como una actividad contenida dentro del Plan Puebla – Panamá (PPP).</p>
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	<p>Los cinco países disponen de un instrumento de trabajo, base para la toma de decisiones, orientación de las políticas y puesta en práctica de lineamientos y directrices de una manera más armonizada.</p> <p>Con la aplicación del Manual Centroamericano de Seguridad Vial los países centroamericanos hacen un esfuerzo por homologar regionalmente los niveles de servicio, específicamente en el transporte de pasajeros y de carga, con el propósito de mejorar la eficiencia del intercambio comercial.</p>
ÉXITO	<p>Reiteradamente los Gobiernos de Centro América han expresado la voluntad política de avanzar hacia etapas más avanzadas en el proceso de integración, haciendo imperativo que las actividades de planificación, diseño, construcción, mantenimiento y operación de su infraestructura básica, como son las carreteras, se ajusten a procedimientos uniformes de aplicación general en toda la extensión de sus territorios.</p> <p>Para el cumplimiento de las condiciones de calidad de flujo vehicular en estas carreteras, es necesario contar con normas uniformes y elementos de seguridad vial a lo largo de la red de carreteras en cada país y en la Red Vial Centroamericana. El buen funcionamiento de la red de carreteras es, por tanto, crucial para el desarrollo seguro y eficiente de las actividades socioeconómicas en los cinco países de la Región.</p>

Continuación a la medida de manual centroamericano de seguridad vial



ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> Instrumento de trabajo que facilita la toma de decisiones relacionadas con la mejora de la seguridad vial. Fomenta la cooperación internacional.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Publicado en el año 2008, no se ha realizado ninguna actualización.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Valorar la posibilidad de utilizar el manual, convenientemente adaptado en otros países de la Región. Actualizar el material e información recogida en el manual.
REFERENCIAS	<p>Documento “Manual Centroamericano de Seguridad Vial” portal.export.com.gt/portal/cutrigua/Manual_Centroamericano_de_Seguridad_Vial_Edicion_2009.pdf</p>	

3.8. VALORACIÓN DE EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR LEGAL: OTROS ASPECTOS

Se analizaron 12 buenas prácticas en el campo del factor legal: otros aspectos.

Seis experiencias obtuvieron una calificación final mayor o igual a 4 por lo que se pueden considerar experiencias muy buenas, que pueden replicarse en otros países con el objetivo de fortalecer las estructuras viales y lograr una disminución de la accidentalidad de tránsito registrada. Una de las experiencias de éxito analizadas obtuvo una valoración inferior a 2, considerándola experiencias de éxito a mejorar. La calificación promedio de las medidas relativas al factor legal: otros aspectos analizadas, es de 3,7.

PAÍS	EXPERIENCIA	CALIFICACIÓN
Chile	Mejora del sistema de otorgamiento de licencia de conductor	★
Internacional	MDBs – Multilateral Development Banks´ Roadsafety	★
Brasil	Mejora del sistema de formación de conductores: simuladores de conducción - simuladores de direção veicular	★
Colombia	Fondo de Prevención Vial	★
Internacional	Norma-ISO 39001 "Sistemas de Gestión de la Seguridad Vial "	★
México	IMESEVI: Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial	★
Brasil	Sistema de observación, monitoreo y acción – SOMA	★★★★
El Salvador	Fondo para la atención a las víctimas de accidente de tránsito (FONAT)	
Internacional	Observatorio iberoamericano de seguridad vial (OISEVI)	
Chile	Centro automatizado de tratamiento de infracciones (CATI)	
Internacional	Manual centroamericano de seguridad vial	★★
México	Premios rombo amarillo	★

La tabla siguiente muestra la relación de experiencias de éxito en el campo recopiladas y valoradas:

PAÍS	EXPERIENCIA	PUNTUACIÓN					CALIFICACIÓN
		P _E	P _{RA}	P _A	P _I	P _{CM}	
Chile	Mejora del sistema de otorgamiento de licencia de conductor	5	4	5	5	4	4,7
Internacional	MDBs – Multilateral Development Banks´ Roadsafety	5	4	5	5	0	4,3
Brasil	Simulador de conducción	5	4	5	2	2	4,2
Colombia	Fondo de prevención vial	5	5	5	0	2	4,2

Continúa página siguiente

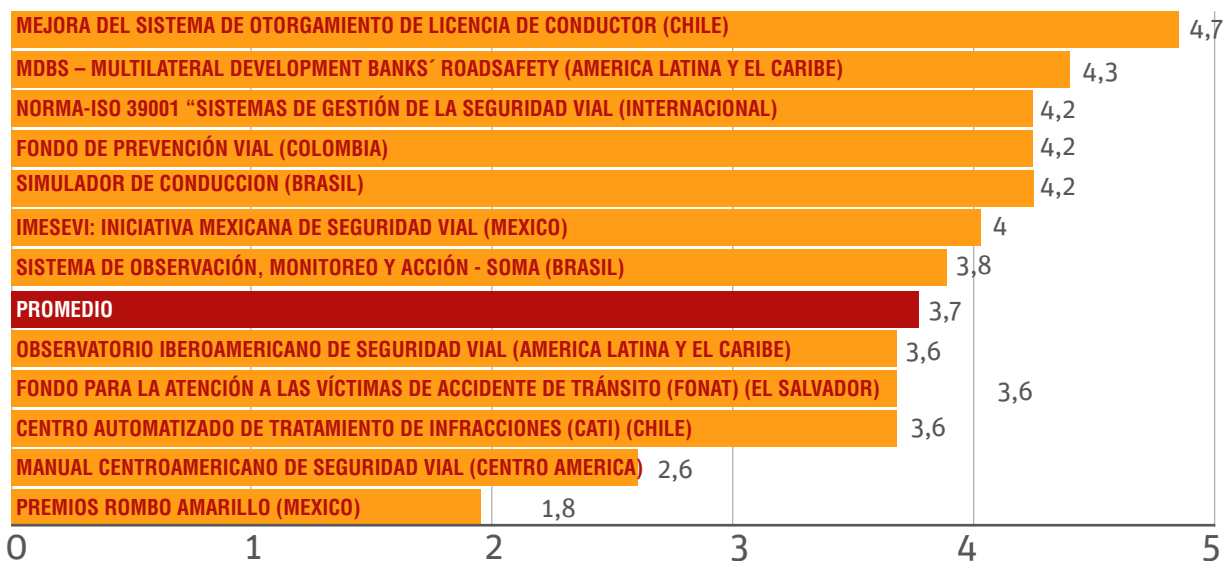
PAÍS	EXPERIENCIA	PUNTUACIÓN					CALIFICACIÓN
		P _E	P _{RA}	P _A	P _I	P _{CM}	
Internacional	Norma-ISO 39001	5	4	5	2	2	4,2
México	IMESEVI: Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial	5	5	5	0	0	4
Brasil	Sistema de Observación, Monitoreo y Acción - SOMA	5	4	5	0	0	3,8
El Salvador	Fondo para la Atención a las Víctimas de Accidente de Tránsito (FONAT)	5	2	5	0	2	3,6
Internacional	Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial	5	2	5	2	0	3,6
Chile	Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones (CATI)	5	4	3	0	0	3,6
Internacional	Manual Centroamericano de Seguridad Vial	2	2	3	5	4	2,6
VALORES PROMEDIO		4	4	4	2	3	3,7

Siendo:

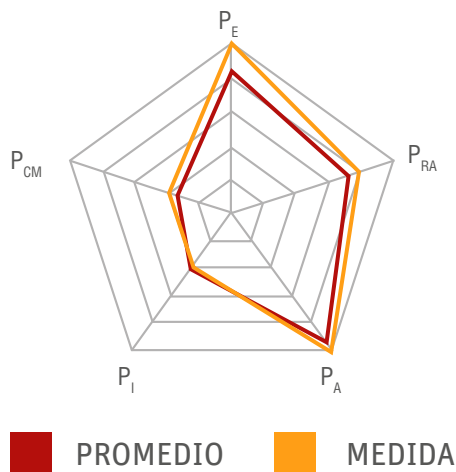
- P_E: Puntuación relativa al fortalecimiento de la estructura de seguridad vial.
- P_{RA}: Puntuación de la reducción directa de la accidentalidad.
- P_A: Puntuación del Alcance de la medida.
- P_I: Puntuación de las dificultades en la implementación.
- P_{CM}: Puntuación del Coste de puesta en marcha y mantenimiento.

El siguiente gráfico resume la valoración de las experiencias de éxito en el factor legal: planes y estrategias de seguridad vial.

FACTOR LEGAL: OTROS ASPECTOS



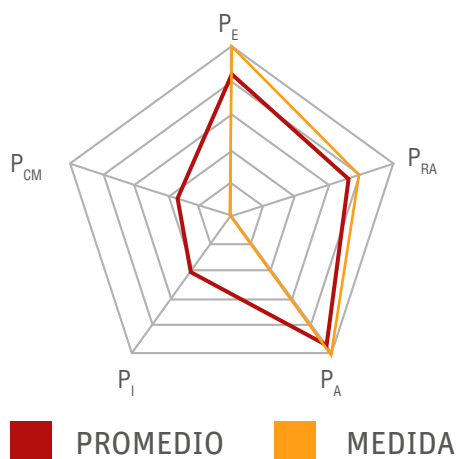
SIMULADOR DE CONDUCCIÓN (Brasil)



La obligatoriedad legal del uso de simuladores de conducción en todas las autoescuelas del país fortalece la estructura de seguridad vial de Brasil y disminuye la accidentalidad de tránsito al aumentar la confianza de los alumnos en sus habilidades al volante antes de exponerse al tráfico real.

El alto coste de puesta en marcha y mantenimiento de la medida disminuye la calificación final obtenida por esta iniciativa.

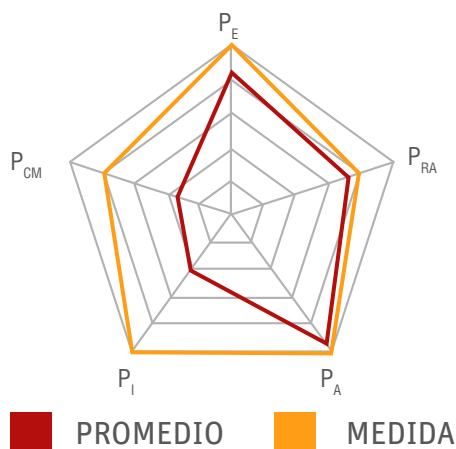
SISTEMA DE OBSERVACIÓN, MONITOREO Y ACCIÓN - SOMA (Brasil)



El sistema fortalece la estructura de seguridad vial de Brasil al generar una visión integrada de la seguridad vial y vehicular, facilitando el análisis de datos y la toma de decisiones enfocadas a la mejora de la seguridad vial del país.

El muy alto costo de puesta en marcha y mantenimiento del sistema, unido a las barreras tanto legales como administrativas existentes, disminuyen la calificación final de la iniciativa.

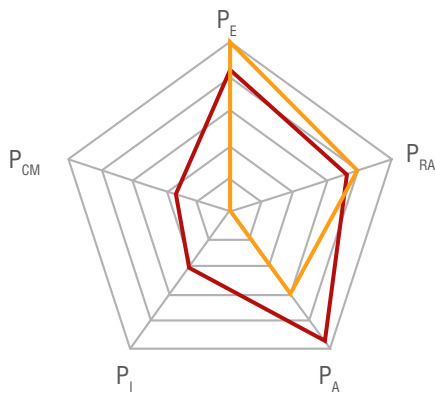
MEJORA DEL SISTEMA DE OTORGAMIENTO DE LICENCIA DE CONDUCTOR (Chile)



La iniciativa logra el fortalecimiento de la estructura de seguridad vial de Chile, mejora la formación de los nuevos conductores, con lo que se espera una reducción en la accidentalidad de tránsito.

Al ser una medida legislativa no encuentra barreras legales para su implementación, siendo el coste de puesta en marcha de la misma medio.

CENTRO AUTOMATIZADO DE TRATAMIENTO DE INFRACCIONES (CATI) (Chile)

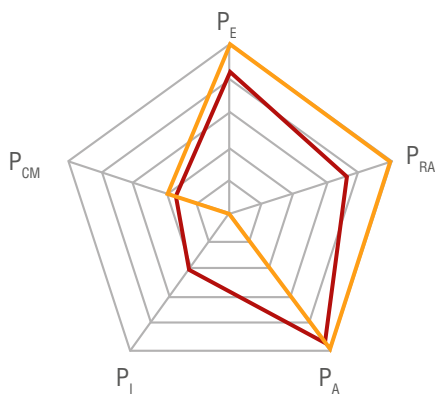


■ PROMEDIO ■ MEDIDA

Sistema automatizado de control de la velocidad con el que se espera una reducción directa de la cifra de accidentes de tránsito.

La instalación y gestión tanto de las cámaras que detectan las infracciones como de la información recogida, elevan el coste de puesta en marcha de la medida así como las dificultades legales y administrativas que impactan en la calificación final obtenida en su valoración.

FONDO DE PREVENCIÓN VIAL (Colombia)

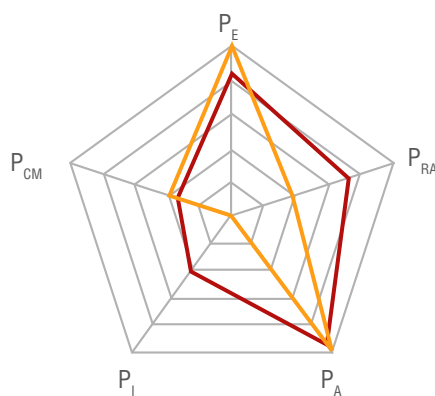


■ PROMEDIO ■ MEDIDA

Fondo creado por Ley con el objetivo de disminuir los accidentes de tránsito y sus consecuencias mediante un trabajo integral de prevención, monitoreo, análisis y comprensión de la siniestralidad vial.

El éxito de la medida radica en la colaboración entre los diferentes actores en busca del mejoramiento de la seguridad vial.

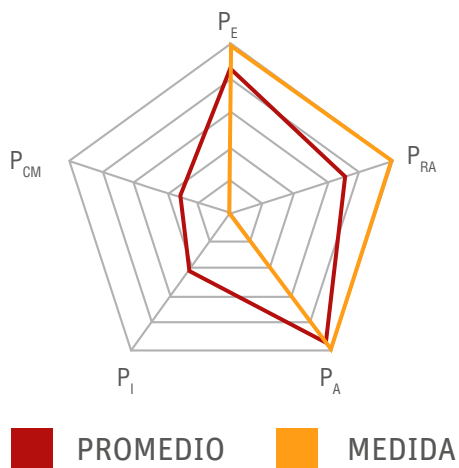
FONDO PARA LA ATENCIÓN A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO -FONAT (El Salvador)



■ PROMEDIO ■ MEDIDA

FONAT fortalece la estructura de seguridad vial de El Salvador mediante la creación de un sistema de financiación independiente para la atención de las víctimas de accidentes de tránsito.

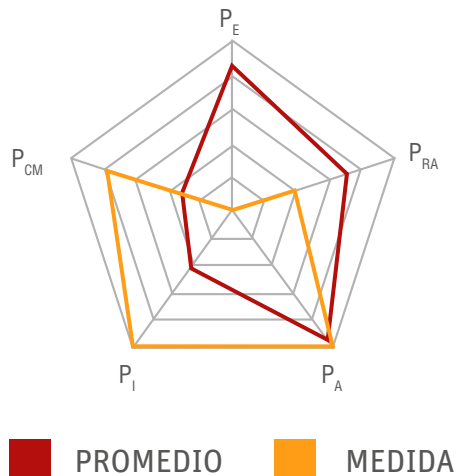
IMESEVI: INICIATIVA MEXICANA DE SEGURIDAD VIAL (México)



Iniciativa multisectorial cuyo objetivo es la prevención de lesiones por accidentes de tránsito y promoción de la seguridad vial que involucra a los poderes públicos y privados, así como a la sociedad en general.

El elevado coste de puesta en marcha y las barreras legales y administrativas penalizan la calificación obtenida por la iniciativa en estos aspectos respecto la valoración promedio obtenida por las iniciativas analizadas.

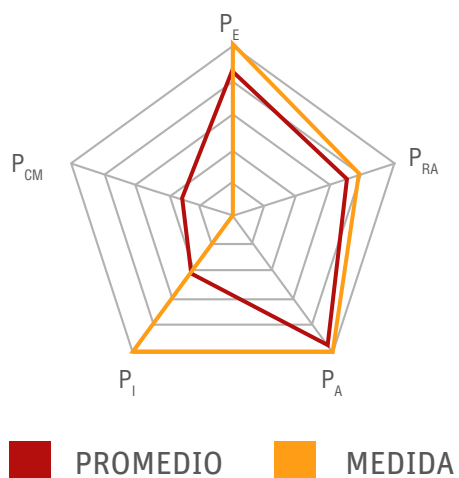
PREMIOS ROMBO AMARILLO (México)



Los Premios Rombo Amarillo identifican y premian aquellos proyectos que mayor impacto positivo tienen sobre prevención de riesgos en el tránsito, además de incentivar la realización de más y mejores propuestas de seguridad vial.

La iniciativa por sí misma no fortalece la estructura en seguridad vial de México ni reduce la accidentalidad de tránsito.

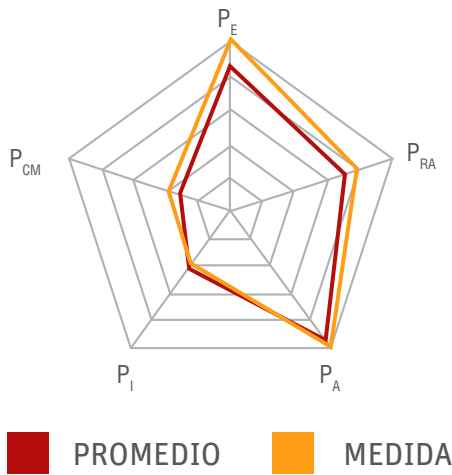
MDBs – MULTILATERAL DEVELOPMENT BANKS´ROADSAFETY (Internacional)



Herramienta integral que busca incrementar los recursos financieros dedicados a la mejora de la seguridad vial, especialmente en países de bajos ingresos y economías emergentes.

Se establecen líneas de acción específicas para cada entidad participante con el fin de alcanzar los objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.

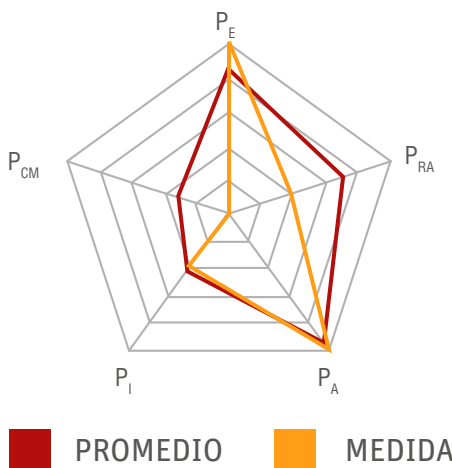
NORMA-ISO 39001 (Internacional)



Marco de actuación que suministra a las organizaciones procesos y metodologías para reducir y/o eliminar los accidentes de tránsito y sus consecuencias, colaborando con el fortalecimiento de la estructura de seguridad vial del país en el que se aplique.

La calificación obtenida por la iniciativa se encuentra por encima del valor promedio de este tipo de medidas en todos los factores evaluados.

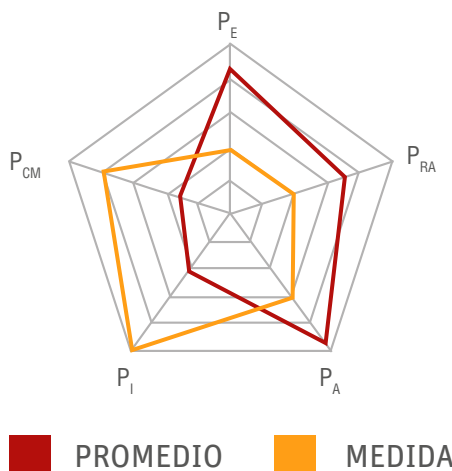
OBSERVATORIO IBEROAMERICANO DE SEGURIDAD VIAL (Internacional)



Centro de estudio que refuerza las capacidades técnicas de los países miembros fortaleciendo sus estructuras viales, al facilitar el diseño, implementación y evaluación de políticas e intervenciones dirigidas a la mejora de la seguridad vial del país.

El coste de creación y puesta en marcha del observatorio, así como su mantenimiento ha sido estimado como muy elevado.

MANUAL CENTROAMERICANO DE SEGURIDAD VIAL (CENTRO AMERICA)



Instrumento de trabajo cuyo objetivo general es la armonización y fortalecimiento de los aspectos normativos que regulan la materia de seguridad vial en los 5 países en los que es de aplicación.

Coste medio de puesta en marcha y mantenimiento. No existen barreras legales ni administrativas para su desarrollo, lo que sitúa la valoración de estos aspectos por encima de los valores promedio de las iniciativas evaluadas.

4. VALORACIÓN DE ACUERDO CON LA PRIORIDAD Y REPLICABILIDAD DE LAS MEDIDAS

El marco institucional, legal y de control constituye uno de los pilares fundamentales en la lucha por la mejora de la seguridad vial.

El sector transporte, por tanto, debe estar regulado mediante un conjunto de normas uniformes y elementos de seguridad vial que permitan el adecuado desarrollo de las redes viales de un país, para lograr que el comportamiento de los usuarios sea lo más predecible y seguro posible.

Los usuarios de las carreteras tienen la responsabilidad individual de cumplir las leyes y reglamentos, por lo cual se requiere un sistema de control y regulación del tráfico que garantice el cumplimiento de las normas establecidas y su buen funcionamiento.

Es necesaria la existencia de un organismo responsable de las políticas de seguridad, que planifique y desarrolle programas y realice un seguimiento de los resultados obtenidos, con el fin de disminuir las consecuencias de los accidentes de tránsito mediante una mejor gestión de los recursos disponibles y una mayor conciencia ciudadana.

En este documento se han analizado las principales medidas desarrolladas en los diferentes países de América Latina y el Caribe, enfocadas a la mejora de la accidentalidad en el campo del factor institucional, legal y de control. Es decir, aquellas iniciativas puestas en marcha cuyo objetivo principal ha sido la reducción de la siniestralidad o la mejora de determinados aspectos relacionados con la seguridad vial, aunque no generen un impacto directo en las estadísticas de accidentes (por ejemplo las figuras de financiación de la seguridad vial).

En esta categoría de buenas prácticas se incluyen, entre otras: entidades que lideran la seguridad vial en los países, implementación del carnet por puntos, campañas de control sistemático de velocidad, alcoholemia, cinturón, casco, celular, etc. Así como: instalación de radares, reformas del Código Penal, Planes de seguridad vial urbanos e interurbanos, etc. Ejemplos:

- Fondos de prevención vial.
- CONASET: Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Chile).
- Agencia Nacional de Seguridad Vial.
- Observatorio Iberoamericano de seguridad vial.

- Obligatoriedad de las luces diurnas.
- Ley de tolerancia 0.
- Plan Nacional de Seguridad Vial 2010-2014 (Argentina).
- Manual Centroamericano de Seguridad Vial.

La tabla siguiente recoge, a modo de conclusión, la valoración realizada de acuerdo con el criterio de máxima prioridad de las medidas estudiadas:

ÁREA/FACTOR	EXPERIENCIAS RECOGIDAS con máxima PRIORIDAD	JUSTIFICACIÓN
INSTITUCIONAL	Creación de Agencias de Seguridad Vial.	Necesidad de una entidad coordinadora con capacidad de actuación y presupuestos para gestionar la seguridad vial en los países.
LEGAL	Desarrollo de normativa de tránsito y seguridad vial	Disponer de un marco normativo regulador es decisivo para la mejora de la seguridad vial de todos los usuarios de la vía.
PLANES Y ESTRATEGIAS DE SEGURIDAD VIAL	Desarrollo de Planes integrales de seguridad vial.	Importancia de la existencia de un instrumento de programación de las actuaciones transversales de seguridad vial, adecuadamente diseñado.
OTROS ASPECTOS LEGALES	Creación de figuras para la financiación de la seguridad vial, como los fondos.	La garantía de disponibilidad de fondos para la financiación de la seguridad vial es esencial para la viabilidad de las políticas de mejora en el largo plazo.

En relación con la replicabilidad de las medidas estudiadas:

EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR INSTITUCIONAL

EXPERIENCIA	REPLICABILIDAD
Agencia Nacional de Seguridad Vial (Argentina) Calificación: 4,0	<ul style="list-style-type: none"> • Organismos de ámbito nacional cuyo objetivo es mejorar la seguridad vial reduciendo la tasa de accidentalidad del país. • Su éxito radica en los siguientes aspectos: <ul style="list-style-type: none"> • Son entidades creadas por Ley, por lo que su existencia no queda condicionada a tendencias políticas ni cambios de gobierno. • Cuentan con recursos propios, así como capacidad de actuación. • La replicabilidad de estos organismos requiere una elevada inversión de puesta en marcha y mantenimiento, así como el desarrollo de un adecuado marco normativo.
CONASET: Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Chile) Calificación: 4,0	
Agencia Nacional de Seguridad Vial (Colombia) Calificación: 3,8	

EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR LEGAL

EXPERIENCIA	REPLICABILIDAD
<p>Ley de tolerancia 0 (Chile)</p> <p>Calificación: 4,2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciativa fácilmente replicable en otros países. El éxito de la misma radica en la realización de campañas de concientización e información, así como de acciones de control y sanción.
<p>Ley de tránsito y seguridad vial (Paraguay)</p> <p>Calificación: 3,8</p> <p>Ley 19.061 de tránsito, seguridad vial y normas complementarias (Uruguay)</p> <p>Calificación: 3,4</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La legislación de tránsito abarca las diversas necesidades en materia de tránsito existentes en el país. • La replicabilidad de la misma, convenientemente adaptada a las particularidades del tránsito del país en el que se vaya a aplicar, es posible.
<p>Propuesta de ley para la formación de conductores (Brasil)</p> <p>Calificación: 3,4</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo de una propuesta de Ley y directrices básicas para la regulación del proceso de formación y aprendizaje de los conductores brasileños. • Convenientemente adaptada es una iniciativa fácilmente replicable en otros países.
<p>Normas para las actividades de las motos de carga y mototaxi (Brasil)</p> <p>Calificación: 3,2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Normativa desarrollada específicamente para la fiscalización de las actividades de motos de carga y mototaxi de Brasil. • Iniciativa fácilmente replicable en otros países convenientemente adaptada a las particularidades de los mismos.
<p>Ley para el uso del cinturón de seguridad en autobuses interurbanos (Chile)</p> <p>Calificación: 3,2</p> <p>Decreto que establece la obligatoriedad de anclajes en automóviles para instalar correctamente sillas de niños (Chile)</p> <p>Calificación: 3,2</p> <p>Decreto que regula la obligatoriedad de disponer de alarma de cinturón de seguridad en el asiento del conductor (Chile)</p> <p>Calificación: 3,2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La influencia de los vehículos tanto en los accidentes como en la protección de sus ocupantes y otros usuarios de la vía es clara, pudiendo incrementar o reducir el riesgo que se plantea en cada situación concreta. Cada vez son más los elementos de seguridad activa y pasiva existentes: <ul style="list-style-type: none"> • Seguridad activa: Comprende todos aquellos elementos mecánicos de los que dispone el vehículo y que tienen como objetivo evitar que se produzcan accidentes – frenos, neumáticos, retrovisores, ABS, etc. • Seguridad pasiva: integrada por todos aquellos elementos que proporcionan protección física durante y después del accidente – cinturón de seguridad, reposacabezas, airbag, SRI, etc. • Las administraciones públicas se valen de la reglamentación y homologación para establecer exigencias de seguridad a los vehículos. • Iniciativa fácilmente replicable en otros países convenientemente adaptada a las particularidades de los mismos.

EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR LEGAL: PLANES Y ESTRATEGIAS DE SEGURIDAD VIAL

EXPERIENCIA	REPLICABILIDAD
<p>Estrategia “Below 240” (por debajo de 240) (Jamaica) Calificación: 4,4</p> <p>Plan Nacional de Seguridad Vial 2010 – 2014 (Argentina) Plan Integral de Seguridad Vial 2013-2016 (Belice) Plan de Acción Estratégico de Seguridad Vial 2011-2014 (Chile) Plan Nacional de Seguridad Vial 2008-2013 (Paraguay) Plan de Seguridad Vial 2013 (Uruguay) Calificación: 4,2</p> <p>Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2010-2020 (Bahamas) Plan Nacional de Reducción de Accidentes y Seguridad Vial para el decenio 2010-2020 (Brasil) Plan Nacional del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011- 2020 (Costa Rica) Plan Nacional de Seguridad Vial 2013- 2020 (Ecuador) Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2020 (El Salvador) Plan Nacional de Acción de Seguridad Vial 2011-2020 (Honduras) Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020 (México) Estrategia de Seguridad Vial 2013-2018 (Nicaragua) Plan Nacional para el Decenio de Acción 2011-2020 (Panamá) Calificación: 4</p> <p>Plan Estratégico de Seguridad Vial para motovehículos 2012 (Argentina) Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2017 (Bolivia) Plan Nacional de Seguridad Vial 2013- 2021 (Colombia) Plan Nacional de Motociclistas 2014 (Costa Rica) Estrategia Nacional en Seguridad Vial 2013-2020 (Guyana) Plan Nacional para la Regulación de Motociclistas (República Dominicana) Calificación: 3,8</p> <p>Plan de Saneamiento Vial (Argentina) Calificación: 2,7</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La seguridad vial es un tema complejo en el que entran en juego numerosos aspectos. Los avances en la materia se han logrado en las últimas décadas, gracias a la capacidad de investigación e innovación de los países avanzados, a la transmisión del conocimiento generado y a la decisión de muchos países de replicar las experiencias de éxito, adaptadas a su realidad nacional, provincial o municipal. • Las estrategias y planes de seguridad vial integran y alinean las actuaciones de la administración que tienen impacto en la mejora de la seguridad vial desde una perspectiva multidisciplinar, y promueven e impulsan las actuaciones del resto de las administraciones públicas que tienen competencias en la materia. • La elaboración de planes y estrategias de seguridad vial se ha ido estandarizando gracias a la experiencia de los países que los han desarrollado y que aportan enriquecimiento al proceso • Es esencial contar con un fuerte apoyo político para lograr objetivos ambiciosos. El nivel de interés y de presión por parte de la opinión pública, la viabilidad económica y política de las soluciones y las perspectivas de éxito demostrables, entre otras, determinan si la seguridad vial será tratada como una prioridad política.

EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR INSTITUCIONAL Y LEGAL: OTROS ASPECTOS

EXPERIENCIA	REPLICABILIDAD
<p>Mejora del sistema de otorgamiento de licencia de conductor (Chile) Calificación: 4,7</p> <p>MDBs – Multilateral Development Banks´ Roadsafety (Internacional) Calificación: 4,3</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciativa específicamente desarrollada para las características nacionales de Chile. Es posible su replicabilidad en otros países, adaptada convenientemente • Iniciativa promovida por instituciones de carácter internacional, que busca fomentar la cultura vial, para alcanzar conjuntamente los objetivos del programa del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020.

EXPERIENCIA	REPLICABILIDAD
Simulador de conducción (Brasil) Calificación: 4,2	<ul style="list-style-type: none"> • Los simuladores en sí mismos, no son replicables y tienen un costo de adquisición muy elevado. • Los software utilizados por los simuladores, pueden ser replicables adaptados convenientemente a cada país.
Fondo de prevención vial (Colombia) Calificación: 4,2	<ul style="list-style-type: none"> • Fondos destinados a la realización de actividades de mejoramiento de la seguridad vial y a la atención de las víctimas de accidentes de tránsito. • La replicabilidad de los fondos requiere desarrollos normativos y acciones de divulgación.
Fondo para la Atención a las Víctimas de Accidente de Tránsito (FONAT) (El Salvador) Calificación: 3,6	
Norma-ISO 39001 (Internacional) Calificación: 4,2	<ul style="list-style-type: none"> • Normativa internacional que suministra a las organizaciones una herramienta para la gestión de la seguridad vial.
IMESEVI: Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial (México) Calificación: 4	<ul style="list-style-type: none"> • IMESEVI se ha configurado como un modelo integral de intervención para la Seguridad Vial, que tiene en cuenta las características propias de cada ciudad intervenida. • El objetivo de IMESEVI es ser un modelo efectivo con capacidad de réplica y fácil adaptación a cada ciudad que lo aplique.
Sistema de Observación, Monitoreo y Acción – SOMA (Brasil) Calificación: 3,8	<ul style="list-style-type: none"> • Es fácilmente replicable la aplicación informática para la gestión de datos. • La utilización del sistema requiere solucionar posibles problemas legislativos y administrativos.
Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (Internacional) Calificación: 3,6	<ul style="list-style-type: none"> • Instrumento de cooperación entre países iberoamericanos que busca coordinar estrategias e iniciativas de seguridad vial a nivel regional a partir de la generación de información oportuna, objetiva y confiable. • La replicabilidad de la iniciativa requiere una fuerte inversión para la puesta en marcha.
Manual Centroamericano de Seguridad Vial (Internacional) Calificación: 2,6	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciativa internacional que fomenta la cooperación entre países para armonizar y fortalecer los aspectos normativos que regulan la seguridad vial. • Manual fácilmente replicable convenientemente adaptado a las particularidades del país.
Premios Rombo Amarillo (México) Calificación: 1,8	<ul style="list-style-type: none"> • Modelo fácilmente replicable en otros países.

Las iniciativas que han obtenido una mejor puntuación en el análisis, tiene en general las siguientes fortalezas:

- Principalmente son iniciativas que están dirigidos a la sociedad en general.
- Son iniciativas conjuntas público –privadas que engloban a todos los implicados.
- Tienen continuidad temporal y recursos propios.

Las principales debilidades de las iniciativas que han obtenido una puntuación más baja son en general:

- No han tenido continuidad temporal.
- Elevado coste.

- La acción no va acompañada de campañas de concientización ciudadana ni de vigilancia y control.

La tabla siguiente muestra el análisis de fortalezas, debilidades y amenazas de las iniciativas estudiadas.

EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR INSTITUCIONAL

PAIS	EXPERIENCIA	FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES
Argentina	<p>Agencia Nacional de Seguridad Vial</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Existe un organismo cuya prioridad es la seguridad vial, con planes de acción, recursos económicos y humanos y alianzas con otros actores de la seguridad vial, públicos y privados. • La creación de la Agencia se ha realizado con base en una Ley, por lo que su existencia no queda condicionada a tendencias políticas ni cambios de gobierno. • Fuerte presencia en medios de comunicación, generando así una mayor conciencia social en materia de seguridad vial. 	<ul style="list-style-type: none"> • No existen competencias en cuanto a la policía de tráfico, por lo que las campañas de control tienen limitaciones en cuanto a su implementación. 	<ul style="list-style-type: none"> • Valorar la incorporación de mayores competencias en las Agencias, incluyendo las labores de control y sanción.
Chile	<p>CONASET: Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Existe un organismo cuya prioridad es la seguridad vial, con planes de acción, recursos económicos y humanos y alianzas con otros actores de la seguridad vial, públicos y privados. • La creación de la Comisión se ha realizado con base en una Ley, por lo que su existencia no queda condicionada a tendencias políticas ni cambios de gobierno. 	<ul style="list-style-type: none"> • No se aprecian. 	<ul style="list-style-type: none"> • La línea de trabajo de CONASET puede ser un ejemplo a seguir para otros países de la Región.
Colombia	<p>Agencia Nacional de Seguridad Vial</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Existe un organismo cuya prioridad es la seguridad vial, con planes de acción, recursos económicos propios y humanos y alianzas con otros actores de la seguridad vial, públicos y privados. • La Agencia ha sido creada por una Ley, por lo que su existencia no queda condicionada a tendencias políticas ni cambios de gobierno. 	<ul style="list-style-type: none"> • Dificultades para su puesta en marcha. Actualmente se encuentra en proceso de reglamentación. 	<ul style="list-style-type: none"> • Fomentar la participación de los medios de comunicación y la sociedad civil, con el objetivo de generar una mayor concientización social en materia de seguridad vial.

Continua página siguiente

EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR LEGAL

PAIS	EXPERIENCIA	FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES
Brasil	<p>Normas para las actividades de las motos de carga y mototaxi</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • La creación de un marco legal constituye una garantía para la mejora de la seguridad vial de los usuarios de motos de carga y mototaxis. 	<ul style="list-style-type: none"> • La normativa, si no está acompañada de una fuerte labor de control asociada a multas, no garantiza por sí misma el cumplimiento. 	<ul style="list-style-type: none"> • Valorar la realización de actividades de control y sanción a los infractores. • Realizar campañas de concientización y sensibilización a los usuarios de motocicletas respecto a los requisitos mínimos de seguridad vial para la utilización de este tipo de vehículos.
Brasil	<p>Propuesta de ley para la formación de conductores</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • La creación de un marco legal constituye una garantía para la mejora de la formación de conductores. • Mejora el actual sistema de capacitación de conductores, aumentando su conciencia sobre la responsabilidad que supone el manejo de un vehículo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Incertidumbres acerca de la promulgación de la ley, su implementación y el marco temporal para su entrada en vigor. 	<ul style="list-style-type: none"> • Una propuesta de ley elaborada por una organización civil, puede no progresar si no se ha realizado desde el consenso de todos los implicados y con apoyo político significativo.
Chile	<p>Ley de tolerancia 0</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • El desarrollo legislativo ha sido acompañado de campañas de concientización e información, así como un importante apoyo ciudadano lo que ha permitido acelerar la tramitación de la ley. • La entrega a los Carabineros de mejor equipamiento para controlar y fiscalizar, a través del uso de alcotest evidenciales, lo que permite agilizar el proceso e incrementar la cantidad de controles. 	<ul style="list-style-type: none"> • No se aprecian. 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizar campañas de concientización y sensibilización a los usuarios sobre los peligros de la conducción bajo los efectos del alcohol. • Valorar la posibilidad de incorporar a la Ley el consumo de drogas.
Chile	<p>Decreto que establece la obligatoriedad de anclajes en automóviles para instalar correctamente sillas de niños</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • La creación de un marco legal supone una garantía para la mejora de la seguridad de los más jóvenes, de cara a permitir la utilización adecuada de los sistemas de retención infantil. 	<ul style="list-style-type: none"> • El plazo de 36 meses para su entrada en vigor parece excesivo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Coordinar estas iniciativas con otras medidas de mejora de la seguridad de los vehículos. • Realizar campañas de concientización y sensibilización a los usuarios acerca de la necesidad de transportar a los niños y bebés con los dispositivos de seguridad requeridos.

Continua página siguiente

PAIS	EXPERIENCIA	FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES
Chile	<p>Decreto que regula la obligatoriedad de disponer de alarma de cinturón de seguridad en el asiento del conductor</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • La creación de un marco legal constituye una garantía para la mejora de la seguridad de los usuarios de los vehículos, de cara a aumentar el uso del cinturón. • Genera un mayor compromiso de los usuarios de vehículos en el uso del cinturón de seguridad. 	<ul style="list-style-type: none"> • Debería implantarse para todos los asientos, no sólo para el del conductor. 	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo de campañas de concientización y sensibilización sobre la importancia del uso del cinturón de seguridad. • Coordinar estas medidas con otras iniciativas de mejora de la seguridad de los vehículos.
Chile	<p>Ley para el uso del cinturón de seguridad en autobuses interurbanos</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • La creación de un marco legal constituye una garantía para la mejora de la seguridad de los usuarios de buses interurbanos. • La puesta en funcionamiento de la nueva normativa estuvo acompañada de acciones de formación y actividades de control, lo que aumentó su afectividad. 	<ul style="list-style-type: none"> • No se aprecian. 	<ul style="list-style-type: none"> • Coordinar esta iniciativa con otras medidas de mejora de la seguridad de los vehículos. • Valorar la posibilidad de implantar la medida en otros sectores como por ejemplo autobuses escolares.
Paraguay	<p>Ley de tránsito y seguridad vial</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • La creación de un marco legal supone una garantía para la mejora de la seguridad vial del país. • Creación de la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, organismo cuya prioridad es la seguridad vial. • Creación de un Registro Nacional de Licencias de Conducir y Antecedentes de Tránsito • Implementación de la educación vial con carácter obligatorio, incorporando criterios de seguridad vial en la formación de conductores y peatones, contribuyendo a generar conciencia social. 	<ul style="list-style-type: none"> • La Ley no se acompaña de una asignación presupuestal específica para la puesta en marcha de las acciones. Una ley tan ambiciosa requiere una adecuada financiación, así como recursos humanos para su implementación y para labores de control. 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizar campañas de promoción de la nueva normativa que permitan la concientización y sensibilización a la sociedad sobre la importancia de respetar las normas establecidas por la misma. • Capacitar a los agentes de tránsito para la correcta aplicación de la nueva normativa.
Uruguay	<p>Ley 19.061 de tránsito, seguridad vial y normas complementarias</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • La creación de un marco legal supone una garantía para la mejora de la seguridad vial del país. • Se trata de un ejemplo de éxito de colaboración de los Gobiernos con la sociedad civil (Fundación Gonzalo Rodríguez). 	<ul style="list-style-type: none"> • No están previstas acciones de capacitación de agentes de tránsito para la correcta aplicación de la nueva normativa. 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizar campañas de promoción de la nueva normativa que permitan la concientización y sensibilización a la sociedad sobre la importancia de respetar las normas establecidas por la misma. • Esta iniciativa constituye un ejemplo para otros países respecto a la aplicación de los sistemas de retención infantil.

EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR LEGAL: PLANES Y ESTRATEGIAS DE SEGURIDAD VIAL

PAIS	EXPERIENCIA	FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES
Argentina	<p>Plan Nacional de Seguridad Vial 2010 – 2014</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Involucra a los poderes públicos y privados, así como a la sociedad en general, lo que aumenta sus posibilidades de éxito. • El Plan está alineado con los marcos globales de la Década de Acción de la Seguridad Vial. 	<ul style="list-style-type: none"> • Falta concreción en cuanto a la asignación presupuestal de cada una de las acciones propuestas, lo que puede comprometer su resultado. 	<ul style="list-style-type: none"> • Garantizar la continuidad de las acciones desarrolladas estableciendo nuevos planes que den prolongación al existente. • Poner en marcha mecanismos para valorar el seguimiento de las acciones del Plan, de forma que puedan corregirse las desviaciones detectadas y potenciar los éxitos más destacados. • Realizar campañas de concientización y sensibilización a la sociedad en general sobre la importancia de la seguridad vial.
Argentina	<p>Plan Estratégico de seguridad vial para motovehículos 2012</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Las medidas del plan contemplan acciones a corto, medio y largo plazo, así como permanentes, tanto a nivel nacional como a nivel local. • El Plan es producto de una visión compartida obtenida en grupos de trabajo representativos del sector de las dos ruedas, coordinado en la Agencia Nacional de Seguridad Vial. 	<ul style="list-style-type: none"> • Falta concreción en cuanto a los responsables de la implementación de las medidas, así como en relación con la asignación presupuestal de cada una de las acciones propuestas, lo que puede comprometer su desarrollo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar campañas de información y concientización, así como campañas de vigilancia y control, que fomenten la máxima implicación social en el desarrollo del Plan. • Poner en marcha mecanismos para valorar el seguimiento de las acciones del Plan, de forma que las desviaciones no esperadas puedan ser corregidas y los éxitos más destacados potenciados.
Argentina	<p>Plan de Saneamiento Vial</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • El Plan se desarrolla tras un diagnóstico de la problemática de la seguridad vial de la ciudad buscándose soluciones para su mejora, lo que garantiza la eficacia del mismo. • Busca mejorar la cultura vial de la población, lo que garantiza una mejora de la seguridad vial a largo plazo. • Otorga importancia a la seguridad vial urbana, donde se estima que se producen más de la mitad de las víctimas mortales en accidentes de tránsito. 	<ul style="list-style-type: none"> • El plan únicamente se ha puesto en funcionamiento en una ciudad. 	<ul style="list-style-type: none"> • Poner en marcha los mecanismos necesarios para la puesta en práctica del plan en municipios próximos siguiendo el modelo.

Continúa página siguiente

PAIS	EXPERIENCIA	FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES
Bahamas	<p>Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2010-2020</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Estrategia multidisciplinar que engloba acciones encaminadas a la mejoras de la seguridad vial desde una perspectiva global. 	<ul style="list-style-type: none"> • Tras cuatro años de aplicación de la estrategia, no ha sido posible encontrar estadísticas sobre la evolución de la accidentalidad en el país. 	<ul style="list-style-type: none"> • Poner en marcha mecanismos para valorar el seguimiento de las acciones de la Estrategia, de manera que se puedan corregir desviaciones no esperadas y potenciar los éxitos más destacados. • Fomentar la máxima implicación social en el desarrollo de la estrategia.
Belice	<p>Plan Integral de Seguridad Vial 2013-2016</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Plan multidisciplinar que contempla acciones de control, concientización, formación y legislación. • Creación del Comité Nacional de Seguridad Vial, organismo cuya prioridad es la seguridad vial. 	<ul style="list-style-type: none"> • No se citan que entidades son responsables de las acciones. 	<ul style="list-style-type: none"> • Garantizar la continuidad de las acciones desarrolladas estableciendo nuevos planes que den prolongación al existente. • Disponer mecanismos que permitan valorar el seguimiento de las acciones establecidas en el plan, ni se citan los responsables de su implementación.
Bolivia	<p>Plan Nacional de Seguridad Vial 2013-2017</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Plan multidisciplinar que permite fijar las bases políticas para el desarrollo de acciones para la mejora de la seguridad vial. 	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de accesibilidad y publicidad, dificultando el conocimiento e implicación de la sociedad civil. • Falta concreción en cuanto a la asignación presupuestal de las acciones propuestas, así como de los responsables de su desarrollo e implementación. 	<ul style="list-style-type: none"> • Garantizar la continuidad de las acciones desarrolladas estableciendo nuevos planes que den prolongación al existente. • Facilitar la consulta de las acciones previstas en el plan para todos los interesados y la sociedad en general. • Poner en marcha mecanismos para valorar el seguimiento de las acciones del Plan, de manera que se puedan corregir desviaciones no esperadas y potenciar los éxitos más destacados.
Brasil	<p>Plan Nacional de reducción de accidentes y seguridad vial para el decenio 2010-2020</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Plan multidisciplinar que permite fijar las bases políticas para el desarrollo de acciones en los cuatro pilares sobre los que se asienta la seguridad vial. • Involucra a los poderes públicos y privados, así como a la sociedad en general. 	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de concreción en cuanto a la asignación presupuestal para cada acción propuesta, lo que compromete su desarrollo. • Falta concreción en cuanto a los responsables de su implementación. • El Plan no debe ser entendido como la Política Nacional de Tránsito, dado su carácter restringido a un conjunto de medidas y el tiempo previsto para su ejecución. 	<ul style="list-style-type: none"> • Asignar los recursos económicos necesarios para la implementación de las medidas establecidas en el Plan. • Poner en marcha mecanismos que permitan valorar el seguimiento de las acciones del Plan, de forma que se puedan corregir las desviaciones detectadas y potenciar los éxitos más destacados.

Continua página siguiente

PAIS	EXPERIENCIA	FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES
Chile	<p>Plan de Acción Estratégico de Seguridad Vial 2011-2014</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Plan multidisciplinar que permite fijar las bases políticas para el desarrollo de acciones en los cuatro pilares sobre los que se asienta la seguridad vial. • Involucra a los poderes públicos y privados. 	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de concreción en cuanto a la asignación presupuestal para cada acción propuesta, lo que compromete su desarrollo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Garantizar la continuidad de las acciones desarrolladas estableciendo nuevos planes que den prolongación al existente. • Poner en marcha mecanismos que permitan valorar el seguimiento de las acciones del Plan, de forma que se puedan corregir las desviaciones detectadas y potenciar los éxitos más destacados.
Colombia	<p>Plan Nacional de Seguridad Vial 2013- 2021</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Plan que engloba diferentes acciones multidisciplinarias para la mejora de la seguridad vial, involucrando a los poderes públicos y privados. • El Plan cuenta con mecanismos de seguimiento de las acciones establecidas, que han permitido la corrección de las desviaciones encontradas. 	<ul style="list-style-type: none"> • El desarrollo del plan no va acompañado de acciones de concientización, educación vial y actividades de control y sanción lo que puede dificultar su correcta aplicación. • Falta concreción en cuanto a la asignación presupuestal de cada una de las acciones propuestas, y de los responsables de su implementación, lo que puede comprometer su desarrollo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Poner en marcha mecanismos de control y sanción necesarios para la implementación de las acciones. • Fomentar la colaboración social en el desarrollo del Plan, para lo que es necesario incorporar medios de comunicación y organizaciones civiles al proceso de implementación de las acciones.
Costa Rica	<p>Plan Nacional del decenio de acción para la seguridad vial 2011- 2020</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Permite fijar las bases políticas para el desarrollo de acciones multidisciplinarias en los cuatro pilares sobre los que se asienta la seguridad vial, involucrando a los poderes públicos y privados, así como a la sociedad en general. • El Plan refuerza la infraestructura y la capacidad de gestión para la ejecución técnica de actividades de seguridad vial a nivel nacional y regional. 	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de concreción en cuanto a la asignación presupuestal y responsables para cada acción, lo que compromete su desarrollo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Poner en marcha mecanismos que permitan realizar un seguimiento de las acciones así como su valoración. • Promover el compromiso de los actores involucrados y el desarrollo de una estrategia integradora para la promoción, difusión y coordinación con los distintos agentes públicos y privados. • Poner en marcha mecanismos para valorar el seguimiento de las acciones del Plan, de tal forma que se puedan corregir desviaciones no esperadas y potenciar los éxitos más destacados.

Continúa página siguiente

PAIS	EXPERIENCIA	FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES
Costa Rica	<p>Plan Nacional de Motociclistas 2014</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Es una herramienta integral que busca fomentar la cultura vial de los motociclistas, concientizándolos sobre la importancia de respetar las normas de circulación, la utilización de los elementos de seguridad, el manejo adecuado, etc. • Involucra a los poderes públicos y privados, así como a los usuarios de motocicletas. 	<ul style="list-style-type: none"> • No contempla acciones de vigilancia y control ni actividades de comunicación y difusión sobre la importancia de un manejo responsable para la mejora de la seguridad vial. 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizar campañas de concientización y sensibilización a los usuarios de motocicletas a cerca de la importancia de respetar las normas y utilizar los sistemas adecuados de protección. • El plan en su conjunto podría trasladarse, convenientemente adaptado, a otros colectivos de usuarios vulnerables. • Poner en marcha los mecanismos de control y sanción necesarios para garantizar la mejora de la seguridad vial de los motoristas. • Garantizar la continuidad de las acciones desarrolladas estableciendo nuevos planes que den prolongación al existente. • Constituye un ejemplo para otros países de la Región en la mejora de la seguridad vial de los motoristas.
Ecuador	<p>Plan Nacional de Seguridad Vial 2013- 2020</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Plan que engloba diferentes acciones multidisciplinares para la mejora de la seguridad vial, involucrando a los poderes públicos y privados, así como a la sociedad en general. 	<ul style="list-style-type: none"> • El Plan no establece indicadores de seguimiento de los avances y del desempeño de las acciones propuestas. • El desarrollo del plan no va acompañado de acciones de concientización, educación vial y actividades de control. 	<ul style="list-style-type: none"> • Poner en marcha mecanismos que permitan valorar el seguimiento de las acciones establecidas en el Plan, de forma que puedan corregir desviaciones no esperadas y potenciar los éxitos más destacados. • Fomentar la máxima implicación social en el desarrollo del Plan, incorporando a los medios de comunicación y organizaciones civiles.
El Salvador	<p>Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2020</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • El Plan desarrollado involucra a los poderes públicos y privados, así como a la sociedad en general. • El Plan engloba diferentes acciones multidisciplinares para la mejora de la seguridad vial. 	<ul style="list-style-type: none"> • El Plan no incluye quienes son los responsables de la implementación de las medidas contempladas por lo que no se puede realizar un seguimiento adecuado de las mismas. • Falta concreción en cuanto a la asignación presupuestal de cada una de las acciones propuestas, lo que puede comprometer su desarrollo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Asignar los responsables y los recursos económicos necesarios para la implementación de las medidas recogidas por el Plan. • Activar mecanismos de seguimiento de las acciones que permitan valorar los logros obtenidos y corregir posibles desviaciones.

Continua página siguiente

PAIS	EXPERIENCIA	FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES
Guyana	<p>Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2013-2020</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Plan multidisciplinar que permite fijar las bases políticas para el desarrollo de acciones en los cinco pilares sobre los que se asienta la seguridad vial. • Creación de un órgano rector de la Seguridad Vial. 	<ul style="list-style-type: none"> • Falta concreción en cuanto a quienes son los responsables de la implementación de las medidas contempladas así como en cuanto a la asignación presupuestal de las mismas. • No contempla acciones de vigilancia y control ni actividades de comunicación y difusión. • El desarrollo del Plan no va acompañado de acciones de educación vial. • El Plan no establece indicadores de seguimiento de los avances y del desempeño tanto a nivel nacional como regional. • La creación de un organismo rector requiere desarrollo legislativo, lo que supone una acción a largo plazo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Asignar los responsables y los recursos económicos necesarios para la implementación de las medidas recogidas por el Plan. • Activar mecanismos de seguimiento de las acciones que permitan valorar los logros obtenidos y corregir posibles desviaciones. • Fomentar la máxima implicación social en el desarrollo de la Estrategia, incorporando a medios de comunicación y organizaciones civiles al proceso de implementación de las acciones.
Honduras	<p>Plan Nacional de acción de seguridad vial 2011-2020</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Plan a largo plazo que permite el desarrollo de las políticas adoptadas para la mejora de la seguridad vial, involucrando a los poderes públicos y privados, así como a la sociedad en general. • Se trata de un Plan integral con unos objetivos cuantificados, lo que facilita el seguimiento. 	<ul style="list-style-type: none"> • El desarrollo del plan no va acompañado de acciones de concientización, educación vial y actividades de control. • Falta de concreción respecto a la asignación presupuestal de cada una de las acciones propuestas, lo que puede comprometer su desarrollo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Garantizar la aplicación del Plan mediante la realización de actividades de control y sanción a los infractores. • Fomentar la máxima implicación social mediante la incorporación de los medios de comunicación y organizaciones civiles al proceso de implementación de las acciones.
Jamaica	<p>Estrategia "Below 240" (por debajo de 240)</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Con esta estrategia se da continuidad a la estrategia de reducción de víctimas de accidentes de tránsito iniciada en 2008, cuyo objetivo fue alcanzado en 2012. • Se trata de una estrategia multidisciplinar que contempla acciones de control, concientización, formación y legislativas. 	<ul style="list-style-type: none"> • No establece un plazo para la consecución del objetivo marcado. • No se capacita a los agentes de tránsito para la correcta aplicación de la normativa existente ni para la realización in situ de acciones de concientización y educación vial. 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizar campañas de concientización a la sociedad mediante la incorporación de medios de comunicación y organizaciones civiles en el proceso de implementación de las acciones. • Desarrollar un programa de capacitación en seguridad vial de los agentes encargados de las actividades de vigilancia y control .


Continúa página siguiente

PAIS	EXPERIENCIA	FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES
México	<p>Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Plan a largo plazo y de alcance nacional, que permite el desarrollo de las políticas adoptadas para la mejora de la seguridad vial, que manifiesta un apoyo político claro a la seguridad vial. • Es una herramienta integral que busca fomentar la cultura vial mediante la realización de acciones multisectoriales en los diferentes órdenes de gobierno, infraestructura, vehículo, usuarios y atención prehospitalaria y hospitalaria a las víctimas de accidentes de tránsito. 	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de concreción en cuanto a la asignación presupuestal de las acciones propuestas en la Estrategia, lo que puede comprometer su desarrollo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Promover la participación de los medios de comunicación en la realización campañas de concientización de la sociedad civil así como en la difusión de las acciones y objetivos establecidos por la Estrategia. • Asignar los recursos económicos necesarios para el correcto desarrollo de la Estrategia.
Nicaragua	<p>Estrategia de Seguridad Vial 2013-2018</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • La Estrategia se ha desarrollado con base en acuerdos y compromisos de entidades públicas y privadas implicadas en la seguridad vial en el país, así como en las dificultades surgidas en la implementación del plan anterior. • Las medidas del plan se han incluido citando claramente a los responsables de su implementación, de manera que se pueda realizar un seguimiento adecuado a través de los indicadores establecidos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Falta concreción en cuanto a la asignación presupuestal de cada una de las acciones propuestas, lo que puede comprometer su desarrollo. • La estrategia no ha sido oficialmente presentada, lo que pone de manifiesto que el apoyo político inicial al proyecto podría diluirse. 	<ul style="list-style-type: none"> • Manifestar un apoyo político claro y de alto nivel a la seguridad vial. • Asignar los recursos económicos necesarios a la implementación de las medidas recogidas en la Estrategia. • Poner en marcha los mecanismos para valorar el seguimiento de las acciones de la Estrategia, de manera que se puedan corregir desviaciones no esperadas y potenciar los éxitos más destacados. • Fomentar la máxima implicación social en el desarrollo de la estrategia, para lo que es necesario incorporar a medios de comunicación y organizaciones civiles al proceso de implementación de las acciones.
Panamá	<p>Plan Nacional para el decenio de acción 2011-2020</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • El Plan es el resultado de un proceso colectivo de trabajo que involucra a los poderes públicos y privados, así como a la sociedad en general. • El plan establece metas concretas e indicadores que permiten el seguimiento, monitoreo y evaluación. 	<ul style="list-style-type: none"> • Falta concreción respecto a la asignación de los recursos económicos necesarios para el desarrollo de las acciones establecidas en el Plan. • No establece claramente los responsables de la implementación de las iniciativas, lo que dificulta el seguimiento adecuado a través de los indicadores establecidos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Asignar los recursos económicos y a los responsables de la implementación de las medidas recogidas por el Plan. • Fomentar la participación de los medios de comunicación en el proceso de implementación de las acciones, fomentando la máxima implicación social en la seguridad vial.

Continúa página siguiente

PAIS	EXPERIENCIA	FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES
Paraguay	<p>Plan Nacional de Seguridad Vial 2008-2013</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Plan a medio plazo que permite el desarrollo de las políticas adoptadas para la mejora de la seguridad vial, involucrando a los poderes públicos y privados, así como a la sociedad en general. 	<ul style="list-style-type: none"> Falta concreción en cuanto a la asignación presupuestal de cada de las acciones propuestas, lo que puede comprometer su desarrollo. 	<ul style="list-style-type: none"> Establecer indicadores de seguimiento de las acciones del Plan. Reforzar la financiación de la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial (ANTSV) para la implementación del Plan. Asegurar que los principios del Plan Nacional se trasladan a otros niveles (a niveles Regionales). Fomentar la máxima implicación social en el desarrollo del Plan, involucrando a los medios de comunicación y organizaciones civiles en el proceso de implementación de las acciones.
Rep. Dominicana	<p>Plan Nacional para la regulación de motociclistas</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Involucra a los poderes públicos y privados, así como a los usuarios de motocicletas. Es una herramienta integral que busca fomentar la cultura vial de los motociclistas, concientizándolos sobre la importancia de respetar las normas de circulación, la utilización de los elementos de seguridad, el manejo adecuado, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> No establece el periodo de vigencia del plan lo que le puede restar efectividad. No contempla acciones de vigilancia y control ni actividades de comunicación y difusión sobre la importancia de un manejo responsable para la mejora de la seguridad vial. Falta concreción en cuanto a la asignación presupuestal. 	<ul style="list-style-type: none"> Realizar campañas de concientización y sensibilización a los usuarios de motocicletas a cerca de la importancia de respetar las normas y utilizar los sistemas adecuados de protección. El plan en su conjunto podría trasladarse, convenientemente adaptado, a otros colectivos de usuarios vulnerables. Poner en marcha los mecanismos de control y sanción necesarios para garantizar la mejora de la seguridad vial de los motoristas. Asignar los recursos económicos necesarios para la implementación de las medidas establecidas en el Plan.

Continua página siguiente

PAIS	EXPERIENCIA	FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES
Uruguay	<p>Plan de Seguridad Vial 2013</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Plan multidisciplinar que permite fijar las bases para el desarrollo de acciones en los cinco pilares sobre los que asienta la seguridad vial. El Plan contempla la modificación del marco legal, así como actividades de control y fiscalización lo que garantiza sus posibilidades de éxito. 	<ul style="list-style-type: none"> El Plan no establece indicadores de seguimiento de los avances y del desempeño tanto a nivel nacional como regional. Falta de concreción en cuanto a la asignación presupuestal para las acciones propuestas, lo que puede comprometer su desarrollo. Limitado alcance temporal, el periodo de un año contemplado para la aplicación del Plan puede no ser suficiente para la puesta en marcha y seguimiento de las acciones para mejoramiento de la seguridad vial. 	<ul style="list-style-type: none"> Asignar los recursos económicos necesarios para la implementación de las medidas establecidas en el Plan. Establecer indicadores de seguimiento de las acciones del Plan. Fomentar la máxima implicación social en el desarrollo del Plan, involucrando a los medios de comunicación y organizaciones civiles en el proceso de implementación de las acciones. Garantizar la continuidad de las acciones desarrolladas estableciendo nuevos planes que den prolongación al existente.

EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR LEGAL: OTROS ASPECTOS

PAIS	EXPERIENCIA	FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES
Brasil	<p>Mejora del sistema de formación de conductores: simuladores de conducción - simuladores de direção veicular</p> 	<ul style="list-style-type: none"> Reducción de costes: coste de mantenimiento y operación menor que un vehículo real, mayor durabilidad, etc. El alumno gana confianza antes de exponerse al tráfico real pues sus habilidades ya han sido interiorizadas antes de enfrentarse a situaciones cotidianas, desempeñando una conducción más segura: ilimitado número de repeticiones. Posibilidad de conducción en condiciones adversas, con ejercicios diseñados para una práctica evolutiva y adquisición progresiva de habilidades. Disminuye el uso de coches reales en la formación disminuyendo la emisión de gases contaminantes. 	<ul style="list-style-type: none"> Limitada fidelidad a la realidad, que nunca podrá ser replicada en toda su complejidad. El alumno puede sufrir la "enfermedad del simulador" al no coincidir lo que ve con lo que siente. Si uno conduce por una curva en un simulador sin una base móvil, el oído, responsable del equilibrio, registra que el "vehículo" no se está moviendo, sin embargo, el ojo registra que toma la curva debido al movimiento de la imagen proyectada. Elevado coste inicial de adquisición del simulador. 	<ul style="list-style-type: none"> Optimizar la experiencia de Brasil, para que sirva como ejemplo para otras regiones o países.

Continua página siguiente

PAIS	EXPERIENCIA	FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES
Brasil	<p>Sistema de observación, monitoreo y acción – SOMA</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Creación una base central de datos de accidentes de acceso gratuito, que integra las bases de datos municipales, provinciales y federales a través de convenios de cooperación técnica. • Permite a los agentes responsables de la toma de datos de accidentalidad la recogida de los mismos de forma automatizada, siguiendo un patrón de datos nacionales y regionales. • Adopción de una premisa única de análisis de datos generando una visión integrada de la seguridad vial y vehicular, exenta de influencias partidarias y políticas. • Análisis de datos sencillo, rápido y fiable que facilita la toma de decisiones enfocadas a la adopción de medidas más eficientes y eficaces para la reducción de la accidentalidad. • Monitoreo permanente de los indicadores y metas de reducción de accidentes a nivel nacional, provincial y municipal. 	<ul style="list-style-type: none"> • El sistema SOMA debe integrarse dentro de una política global de mejoramiento de la Seguridad Vial, optimizando los diagnósticos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Promover acuerdos con Gobiernos y Ayuntamientos para su implementación, incorporando cursos de formación.
Chile	<p>Mejora del sistema de otorgamiento de licencia de conductor</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo de una materia de examen común a nivel nacional, con especial relevancia de la seguridad vial, que se va actualizando automáticamente. • Centralización del examen en todo el país, lo que unifica la formación de los conductores • Bajo coste de implementación, el acceso al material del estudio es gratuito. 	<ul style="list-style-type: none"> • No se aprecian. 	<ul style="list-style-type: none"> • Analizar la posibilidad de ir ampliando el banco de preguntas existente con cada una de las actualizaciones. • El material de estudio que se ha publicado puede ser utilizado para la mejora de la formación y la concientización en seguridad vial de otros usuarios de las vías, como conductores reincidentes, motociclistas, peatones, ciclistas, etc.

Continúa página siguiente

PAIS	EXPERIENCIA	FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES
Chile	<p>Centro automatizado de tratamiento de infracciones (CATI)</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Sistema de monitoreo independiente que permite de forma automática sancionar a los conductores que excedan la velocidad de circulación permitida en el tramo. • Genera un mayor compromiso de los conductores con la seguridad vial, mediante el cumplimiento de los límites de velocidad. • La creación de un marco legal supone una garantía para el funcionamiento y puesta en marcha del sistema. 	<ul style="list-style-type: none"> • La acción no va acompañada de campañas de concientización ciudadana sobre la importancia de respetar las normas de circulación. • Son requeridas labores periódicas de mantenimiento que garanticen el correcto funcionamiento del sistema. 	<ul style="list-style-type: none"> • Realizar campañas de concientización y sensibilización a los usuarios acerca de la importancia de respetar los límites de velocidad. • Incorporar a medios de comunicación relevantes del país para la difusión a la sociedad de la instalación y funcionamiento de CATI.
Colombia	<p>Fondo de Prevención Vial</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • El FPV ha realizado numerosas actividades para la mejora de la seguridad vial, que han contribuido a la progresión positiva de Colombia en los últimos años. • Se trata de un ejemplo de colaboración entre diferentes actores en busca de la mejora de la seguridad vial. • Sistema de financiación del Fondo, a través de un porcentaje del seguro obligatorio. 	<ul style="list-style-type: none"> • Al no tratarse de una organización pública, su papel en la seguridad vial no fue de liderazgo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Utilizar los resultados y experiencia del FPV en la creación de la nueva Agencia de Seguridad Vial.
El Salvador	<p>Fondo para la atención a las víctimas de accidente de tránsito (FONAT)</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Dota al país de un sistema de financiación independiente para la atención a las víctimas de accidentes. • La financiación de la iniciativa se realiza mediante un aporte según el tipo de vehículo coincidiendo con la renovación de la tarjeta de circulación, lo que supone una garantía para su sostenibilidad en el tiempo. 	<ul style="list-style-type: none"> • No contempla entre sus finalidades esenciales la mejora de la seguridad vial mediante la realización de campañas de concientización ciudadana. 	<ul style="list-style-type: none"> • Aumentar los fondos destinados al mejoramiento de la seguridad vial fomentando la conciencia social sobre la importancia de la misma. • Fomentar la colaboración de algún medio de comunicación relevante del país, así como patrocinadores, de forma que se logre acceder mejor a los ciudadanos.
México	<p>IMESEVI: Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Programa multisectorial que involucra a los poderes públicos y privados, así como a la sociedad en general. • Combina acciones de comunicación, capacitación y control, adaptándolas a las características particulares de cada una de las ciudades intervenidas, lo que garantiza la efectividad de las medidas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Este tipo de iniciativa requiere ser alimentada con novedades, mensajes, acciones, etc. con mucha regularidad, para motivar y concienciar a la sociedad, en caso contrario podría perder su entusiasmo progresivamente. 	<ul style="list-style-type: none"> • Darle a la iniciativa continuidad en el tiempo, dados los positivos resultados logrados con el desarrollo de la misma. • Fomentar la colaboración de algún medio de comunicación relevante del país, así como patrocinadores, de manera que se logre acceder mejor a los ciudadanos y conseguir recursos para continuar con la iniciativa.

Continúa página siguiente

PAIS	EXPERIENCIA	FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES
México	<p>Premios rombo amarillo</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Reconocimiento a la labor de mejora de la seguridad vial de entidades públicas, privadas y asociaciones civiles, en diferentes ámbitos. 	<ul style="list-style-type: none"> • No se aprecian. 	<ul style="list-style-type: none"> • Fomentar las actividades de difusión para que aumente el número de participantes. • Generar un compromiso de continuidad de los ganadores para continuar trabajando en la mejora de la seguridad vial.
Internacional	<p>MDBs – Multilateral Development Banks´ Road safety</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Herramienta integral que busca fomentar la cultura vial. • Establece de forma global, una política de acciones intersectoriales enfocadas a la mejora de la seguridad vial y reducción de la accidentalidad. • Alcance supranacional. • Refuerza la financiación destinada al mejoramiento de la seguridad vial en el país. 	<ul style="list-style-type: none"> • No se han encontrado. 	<ul style="list-style-type: none"> • Continuar apoyando, desde planteamientos homogéneos y concretos, iniciativas encaminadas a reducir los accidentes de tránsito y sus consecuencias en los países de bajos y medianos ingresos, fortaleciendo sus capacidades científicas, tecnológicas y de gestión para preparar e implementar programas de seguridad vial eficientes.
Internacional	<p>Norma-ISO 39001 “Sistemas de Gestión de la Seguridad Vial”</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Es una herramienta que permitirá a todo tipo de organizaciones mostrar su compromiso con la mejora de la seguridad vial pues implica asumir un compromiso explícito y comprobable con la misma. • ISO 39001 ayudará a las organizaciones Gubernamentales y del sector privado por igual a proporcionar un enfoque estructurado y global de la seguridad vial como un complemento a los programas y reglamentos vigentes. Se basa en el enfoque ISO 9001 para la gestión de la calidad, incluyendo el ciclo planificar – hacer- verificar- actuar, y un requisito para la mejora continua. • Es una norma común a todos los países por lo que constituye un elemento de aprendizaje y entendimiento, que incorpora a las organizaciones como sujetos proactivos en la mejora de la seguridad vial. 	<ul style="list-style-type: none"> • La norma ISO es, como norma de gestión, un marco de actuación, no la solución a los problemas de seguridad vial. 	<ul style="list-style-type: none"> • Fomentar, en cada empresa, la motivación de las plantillas y la creación de una tensión positiva para el cumplimiento de los objetivos de la seguridad vial. • Potenciar la cooperación entre las empresas en la mejora de la seguridad vial.

Continúa página siguiente

PAIS	EXPERIENCIA	FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES
Internacional	<p>Observatorio iberoamericano de seguridad vial (OISEVI)</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Refuerza las capacidades técnicas de cada uno de los países miembros, en concordancia con los principios de autonomía y democracia de cada uno de ellos. • Fomenta la cooperación internacional. • Portal Web que permite una rápida difusión de datos e informes de accidentalidad, políticas de seguridad vial y buenas prácticas. 	<ul style="list-style-type: none"> • No se han encontrado. 	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo de políticas de seguridad vial eficaces a partir de la información disponible en el Observatorio. • Consolidar un proceso de sinergia entre los países con el objeto de compartir conocimientos, experiencias exitosas y legislación en materia de seguridad vial. • Los países más avanzados pueden servir de ejemplo a países que comienzan a implantar medidas de mejoramiento de la seguridad vial. • Fomentar la manifestación de un apoyo político claro y de alto nivel a la seguridad vial.
Internacional	<p>Manual centroamericano de seguridad vial</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Instrumento de trabajo que facilita la toma de decisiones relacionadas con la mejora de la seguridad vial. • Fomenta la cooperación internacional. 	<ul style="list-style-type: none"> • Publicado en el año 2008, no se ha realizado ninguna actualización. 	<ul style="list-style-type: none"> • Valorar la posibilidad de utilizar el manual convenientemente adaptado en otros países de la Región. • Actualizar el material e información recogida en el manual.

Continúa página siguiente

5. CONCLUSIONES.

5.1. EN RELACIÓN CON LA METODOLOGÍA DE VALORACIÓN

Tras la evaluación de las experiencias de éxito relativas al factor institucional, legal y de control se han obtenido las siguientes conclusiones:

- La valoración realizada buscó la mayor objetividad posible, partiendo de la información disponible; sin embargo, ante la ausencia de algunos datos, sobre todo en temas económicos, se realizaron estimaciones. Es por ello, que la valoración por parte de otro equipo de profesionales podría dar lugar a puntuaciones sensiblemente diferentes.
- Cuando se disponga de resultados reales de reducción de siniestralidad la valoración podría arrojar resultados diferentes.
- Experiencias similares realizadas en distintos países arrojaron diferencias considerables, que pueden ser debidas a diferentes causas:
 - Diferencia en los resultados disponibles sobre el éxito de cada una de las experiencias. Si se tienen resultados confiables de la aplicación su valoración es más positiva que aquella de la que no se dispone de información.
 - Hay medidas que a pesar de tener el mismo nombre desarrollan acciones diferentes y por consiguiente la contribución a la seguridad vial y los resultados obtenidos difieren.

Los mejores resultados han sido obtenidos por las iniciativas en planes de seguridad vial y por las agencias y entidades enfocadas a la mejora de la seguridad vial independientes y con capacidad económica propia. En el “Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito”, publicado por el Banco Mundial junto con la Organización Mundial de la Salud, se indica que es posible evitar un problema mediante una mejor organización del sistema de seguridad vial y la aplicación multisectorial de intervenciones de eficacia comprobable, culturalmente adecuadas y probadas a nivel local. Para abordar eficientemente el problema de los traumatismos causados por el tránsito, la responsabilidad debe ser compartida por los gobiernos, la industria, las organizaciones no gubernamentales y los organismos internacionales, y para que sea eficaz, la seguridad vial debe, además, contar con el compromiso y el aporte de todos los sectores, entre ellos los de transporte, salud, educación y aplicación de la ley. Los efectos que los accidentes de tránsito tienen sobre la

salud pueden en muchos casos evitarse o al menos, reducirse mediante la aplicación de estrategias de seguridad vial en las que se combinen diversas medidas. La existencia de planes, agencias y entidades enfocadas a la seguridad vial, garantiza la correcta aplicación de las estrategias y políticas de mejora de la seguridad vial.

existencia de planes, agencias y entidades enfocadas a la seguridad vial, garantiza la correcta aplicación de las estrategias y políticas de mejora de la seguridad vial.

5.2. EN RELACIÓN CON LAS EXPERIENCIAS DE ÉXITO ANALIZADAS

Si bien se reconoce que todas las experiencias recogidas en este informe son positivas desde el punto de vista de la mejora de la seguridad vial, es preciso realizar el siguiente análisis crítico a modo de conclusión global, de cara a conseguir que las medidas similares que se implanten en otros países traten de subsanar las limitaciones encontradas:

- ✓ La creación de Agencias responsables de la seguridad vial ha demostrado ser una experiencia exitosa y aunque es preciso reconocer que hay Consejos de Seguridad Vial que están trabajando con buenos resultados, son numerosos los ejemplos en América Latina y el Caribe, de entidades de este tipo que tienen escasa capacidad de actuación, pocos recursos humanos y económicos y bajo grado de compromiso de otras entidades implicadas. Las Agencias deben disponer de un marco legal que recoja su existencia y funcionamiento, les otorgue capacidad de actuación y coordinación, les asigne suficientes recursos humanos y económicos y sería deseable que tuvieran competencias en cuanto a los agentes de vigilancia y control, para evitar las limitaciones en la implementación de las campañas, garantizando el éxito de las medidas.
- ✓ Es necesario priorizar el cumplimiento de las normas existentes y a la creación de normativa más estricta, porque en varios países de la Región es preocupante que existiendo un amplio marco legal no hay datos acerca de su cumplimiento y escasez de medios para realizar la función de control. Para lograr una rápida y efectiva reducción de la accidentalidad, el marco legal se debe enfocar hacia el control y fiscalización de límites de velocidad, la eliminación de alcohol y drogas en la conducción y el uso de dispositivos de protección como el cinturón de seguridad y el casco. Esta afirmación no implica que el resto de los elementos no sean prioritarios, sino que estas medidas han demostrado ser las más eficaces e impactantes para la rápida reducción de la accidentalidad y sus consecuencias, por su elevada presencia en las causas de siniestralidad vial en la Región.
- ✓ La existencia de un Plan de Seguridad Vial nacional es una garantía de motivación para el trabajo coordinado en materia de seguridad vial y para que logren mayor éxito se deben tener en cuenta las condiciones siguientes:
 - Elaboración en consenso con todas las instituciones públicas y privadas que trabajan en seguridad vial.
 - Incorporación de la sociedad civil.

- Participación de los medios de comunicación.
- Objetivos realistas pero ambiciosos, cuantificados y con calendario.
- Definir las acciones de acuerdo con los objetivos que se pretenden alcanzar, estableciendo la entidad responsable de su realización y las medidas que se van a implementar para corregir los resultados esperados; así mismo, se debe reflejar el calendario de cada acción y el presupuesto asignado.
- Programación de acciones de seguimiento, incluyendo el diseño de indicadores de resultado y desarrollo.
- Marco temporal preferiblemente mayor de cuatro años, para permitir desarrollar acciones de largo alcance.
- Responsabilidad política al más alto nivel posible.

Estas características han demostrado que son factores de éxito de los Planes de Seguridad Vial, por lo que deberían seguirse a la hora de desarrollar una estrategia de este tipo.

