

EXPERIENCIA DE ÉXITO FACTOR HUMANO



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 humano / Elena de la Peña, Enrique Millares, Lourdes Díaz, Alejandro Taddia, Claudia Bustamante.

p. cm. — (Monografía del BID ; 334)

1. Traffic safety—Latin America. 2. Public safety—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-334

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 HUMANO

Febrero 2016

INDICE

R.E.	RESUMEN EJECUTIVO: EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN SEGURIDAD VIAL RELATIVAS AL FACTOR HUMANO.....	5
1.	INTRODUCCIÓN.....	20
2.	METODOLOGÍA PARA LA VALORACIÓN DE EXPERIENCIAS DE ÉXITO.....	26
3.	EXPERIENCIAS DE ÉXITO: FACTOR HUMANO (FH).....	33
3.1.	RELACIÓN DE EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR HUMANO.....	33
3.1.1.	PROFESIONALIZACIÓN DE CONDUCTORES DE TAXI (ARGENTINA).....	36
3.1.2.	LA EDUCACIÓN VIAL ES LA FORMACIÓN DEL CIUDADANO (ARGENTINA).....	38
3.1.3.	PREVENCIÓN EN EL USO INDEBIDO DEL ALCOHOL (ARGENTINA).....	40
3.1.4.	MICROVIDEOS SOBRE SEGURIDAD VIAL (ARGENTINA).....	42
3.1.5.	CURSOS DE FORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL –ROAD SAFETY 101 (BELICE).....	44
3.1.6.	PROYECTO “JUVENTUD Y SEGURIDAD VIAL” YOUTH AND ROAD SAFETY CAPACITY BUILDING PROJECT (BELICE).....	46
3.1.7.	CURRÍCULUM DE EDUCACIÓN VIAL Y CONCIENTIZACIÓN (BELICE).....	48
3.1.8.	PROYECTO EDUCACIÓN VIAL (BOLIVIA).....	50
3.1.9.	MOVIMIENTO MAIO AMARELO (BRASIL).....	52
3.1.10.	PROGRAMA OBSERVAR (BRASIL).....	54
3.1.11.	CURSO E-LEARNING “MOTOCICLISTA ACTITUD POSITIVA” (BRASIL).....	56
3.1.12.	MANÉJATE POR LA VIDA (CHILE).....	58

INDICE

3.1.13.	CAMPAÑA PARA INCENTIVAR EL USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD (CHILE)	60
3.1.14.	SELLO VOLUNTARIO DE CONDUCTOR SEGURO (CHILE)	62
3.1.15.	CAMPAÑA "INTELIGENCIA VIAL" (COLOMBIA)	64
3.1.16.	PROGRAMA DE CERTIFICACIÓN "MOVILIDAD SEGURA" (COSTA RICA)	66
3.1.17.	MANUAL DEL MOTOCICLISTA (COSTA RICA)	68
3.1.18.	CAMPAÑA "UNA MOTO ES UN VEHÍCULO" (COSTA RICA)	70
3.1.19.	DENUNCIA CIUDADANA FRENTE A LAS MALAS PRÁCTICAS DE SEGURIDAD VIAL (ECUADOR)	72
3.1.20.	PARQUE VIAL LÚDICO (ECUADOR)	74
3.1.21.	CHARLAS DE EDUCACIÓN VIAL PARA NIÑOS Y ADOLESCENTES (GUATEMALA)	76
3.1.22.	CAPACITACIÓN PROFESIONAL A CONDUCTORES DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA Y TRANSPORTE EXTRAURBANO (GUATEMALA)	78
3.1.23.	CAPACITACIÓN A PILOTOS REPARTIDORES DE COMIDA RÁPIDA EN MOTOCICLETA (GUATEMALA)	80
3.1.24.	FUNDACIÓN DE ASOCIACIÓN CIVIL JOVENES SALVAGUARDA Y RED SALVAGUARDA (MÉXICO)	82
3.1.25.	PROYECTO "ABRAZATE A LA VIDA" (MÉXICO)	84
3.1.26.	CAPACITACIÓN A OPERADORES DE TRANSPORTE PÚBLICO (MÉXICO)	86
3.1.27.	MANUAL DEL MOTOCICLISTA (NICARAGUA)	88
3.1.28.	PROGRAMA DE RADIO "SALVEMOS VIDAS" (PARAGUAY)	90
3.1.29.	CAMPAÑA "JUNTOS, PODEMOS SALVAR MILLONES DE VIDAS" (PARAGUAY)	92

INDICE

3.1.30.	PROGRAMA "ALCOHOL Y CONDUCCIÓN" (URUGUAY)	94
3.1.31.	CAMPAÑA "CASCO CAUSA COMÚN" (URUGUAY)	96
3.1.32.	APLICACIÓN LÚDICO-EDUCATIVA "DERECHO A TRANSITAR" (URUGUAY)	98
3.1.33.	SEMANAS DE LA SEGURIDAD VIAL (INTERNACIONAL)	100
3.1.34.	FORO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD VIAL INFANTIL - FISEVI (INTERNACIONAL)	102
3.1.35.	PLATAFORMA E-LEARNING "ESCUELA DE CONDUCCIÓN" (AMÉRICA LATINA Y CARIBE)	104
3.1.36.	JORNADAS INTERNACIONALES DE SEGURIDAD VIAL EN LAS EMPRESAS (ECUADOR, PANAMÁ, PERÚ)	106
3.2.	VALORACIÓN DE EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR HUMANO	108
4.	VALORACIÓN DE ACUERDO CON LA REPLICABILIDAD Y PRIORIDAD DE LAS MEDIDAS.	123
5.	CONCLUSIONES.	138
5.1.	EN RELACIÓN CON LA METODOLOGÍA DE VALORACIÓN	138
5.2.	EN RELACIÓN CON LAS EXPERIENCIAS DE ÉXITO ANALIZADAS	138

RESUMEN EJECUTIVO: EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN SEGURIDAD VIAL RELATIVAS AL FACTOR HUMANO.

Este documento hace parte de una colección de 4 informes en los que se analizan las experiencias exitosas en 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 conclusiones principales de cada factor.

En el factor humano se han considerado “experiencias exitosas” las acciones para la mejora de la seguridad en las vías tales como: campañas de seguridad vial dirigidas al usuario, instituciones públicas y privadas que tienen una extensa trayectoria en actividades para la mejora de la seguridad vial, programas de formación, etc.

Una vez realizada la recopilación y análisis se desarrolló una metodología para clasificar de manera objetiva y homogénea aquellas experiencias que han 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.
- 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:

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.



Se analizaron 36 buenas prácticas relativas al factor humano. Quince experiencias obtuvieron una calificación final mayor o igual a 4, por lo que se pueden replicar en otros países con el objetivo de fortalecer las estructuras viales de los mismos y lograr una disminución de la accidentalidad vial. Una experiencia obtuvo una calificación final menor a 2. La calificación promedio de todas las medidas relativas al factor humano, fue de 3,5.

PAÍS	EXPERIENCIA	PUNTUACIÓN					CALIFICACIÓN
		P _E	P _{RA}	P _A	P _I	P _{CM}	
Brasil	Movimiento Maio Amarelo	5	5	5	5	4	4,9
Argentina	Profesionalización de conductores de taxi	5	5	3	5	5	4,8
Brasil	Programa OBSERVAR	5	4	5	5	4	4,7
Chile	Manéjate por la vida	5	4	5	5	4	4,7
Colombia	Campaña "Inteligencia vial"	5	4	5	5	4	4,7
Belice	Cursos de formación en seguridad vial –Road Safety 101	5	4	3	5	5	4,6
Chile	Campaña para incentivar el uso del cinturón de seguridad	5	5	5	2	4	4,6
Chile	Sello voluntario de conductor seguro	5	4	3	2	5	4,3
Internacional	Semanas de la seguridad vial	5	4	5	2	2	4,2
Bolivia	Proyecto "Educación Vial"	5	4	3	2	4	4,2
México	Fundación de Asociación Civil Jóvenes Salvaguarda y Red Salvaguarda	5	4	3	2	4	4,2
México	Capacitación a operadores de transporte público	5	4	3	2	4	4,2
Belice	Proyecto "Juventud y Seguridad Vial"	5	4	3	5	0	4,1
Internacional	Foro internacional de seguridad vial infantil - FISEVI	5	4	5	2	0	4
México	Proyecto "Abrázate a la vida"	5	4	3	2	2	4
Belice	Curriculum de Educación Vial y Concientización	5	4	3	0	2	3,8
Paraguay	Programa de radio "Salvemos Vidas"	2	4	5	5	4	3,2
Argentina	La educación vial es la formación del ciudadano	2	4	3	5	5	3,1
Guatemala	Capacitación profesional a conductores de transporte de carga pesada y transporte extraurbano	2	4	3	5	5	3,1

Continúa página siguiente

PAÍS	EXPERIENCIA	PUNTUACIÓN					CALIFI- CACIÓN
		P _E	P _{RA}	P _A	P _I	P _{CM}	
Guatemala	Capacitación a pilotos repartidores de comida rápida en motocicleta	2	4	3	5	5	3,1
Uruguay	Programa “Alcohol y Conducción”	2	5	5	2	4	3,1
Costa Rica	Programa de certificación “Movilidad Segura”	2	4	3	5	4	3
Costa Rica	Manual del motociclista	2	4	3	5	4	3
Nicaragua	Manual del motociclista	2	4	3	5	4	3
Argentina	Microvideos sobre Seguridad Vial	2	4	3	5	2	2,8
Brasil	Curso e-learning “Motociclista actitud positiva”	2	4	3	5	2	2,8
Costa Rica	Campaña “Una moto es un vehículo”	2	4	3	2	5	2,8
Guatemala	Charlas de educación vial para niños y adolescentes	2	4	3	2	5	2,8
Internacional	Plataforma e-learning “Escuela de conducción”	2	4	3	5	2	2,8
Uruguay	Campaña “Casco causa común”	2	4	3	2	5	2,8
Argentina	Prevención en el uso indebido del alcohol	2	2	3	5	4	2,6
Uruguay	Aplicación lúdico-educativa “Derecho a transitar”	2	2	3	5	4	2,6
Internacional	Jornadas internacionales de seguridad vial en las empresas	2	4	3	2	2	2,5
Ecuador	Denuncia ciudadana frente a las malas prácticas de seguridad vial	2	4	5	0	0	2,3
Paraguay	Campaña “Juntos, podemos salvar millones de vidas”	2	2	3	0	5	2,2
Ecuador	Parque vial lúdico	2	2	3	0	2	1,9
VALORES PROMEDIO		3	4	4	3	4	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.

PROFESIONALIZACIÓN DE CONDUCTORES DE TAXI (Argentina)

Se trata de una iniciativa de ámbito local destinada exclusivamente a los conductores de taxi que fortalece la estructura vial, con la que se espera lograr una reducción directa de la accidentalidad. La valoración obtenida en el alcance de la medida la sitúa por debajo del promedio.

LA EDUCACIÓN VIAL ES LA FORMACIÓN DEL CIUDADANO (Argentina)

Iniciativa de aplicación regional realizada por una organización no gubernamental, con la que se espera lograr una reducción de la accidentalidad de forma directa. Su bajo coste de implementación y la ausencia de dificultades administrativas y legislativas hacen que en estos aspectos haya recibido las máximas calificaciones.

PREVENCIÓN EN EL USO INDEBIDO DEL ALCOHOL (Argentina)

Iniciativa desarrollada por una entidad privada, cuyo objetivo es la capacitación de docentes en seguridad vial, que a su vez formen nuevos docentes. Al requerir recursos económicos medios para continuar con la medida y la actualización de las materias impartidas, no es claro que se logre un fortalecimiento de la estructura vial ni un impacto directo en la mejora de la accidentalidad.

MICROVIDEOS SOBRE SEGURIDAD VIAL (Argentina)

Iniciativa con la que se espera una reducción directa de la accidentalidad mediante la transmisión de forma clara y sencilla de mensajes de seguridad vial.

A pesar de que no existen barreras administrativas, ni legales para la producción y emisión de los videos, el alto coste de producción disminuye la calificación final obtenida.

CURSOS DE FORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL – ROAD SAFETY 101 (Belice)

Con la realización de estos cursos se fortalece la estructura de seguridad vial de Belice, esperando lograr una disminución directa de la accidentalidad.

La iniciativa ha obtenido la máxima puntuación por su bajo coste y por cuanto no existen dificultades legales ni administrativas para su implementación.

En el alcance de la medida, obtuvo una calificación por debajo del promedio porque está destinada a un grupo concreto de usuarios que son los responsables de la seguridad vial de 9 municipios.

PROYECTO “JUVENTUD Y SEGURIDAD VIAL” (Belice)

Proyecto dirigido a jóvenes entre 16 y 29 años con el que se fortalece la estructura de seguridad vial de Belice y con el cual se espera lograr una reducción directa de la accidentalidad, mediante actividades de formación y concientización.

El elevado coste de puesta en marcha y mantenimiento de la iniciativa, hace que la calificación obtenida sea muy por debajo de la media de las iniciativas analizadas.

CURRICULUM DE EDUCACIÓN VIAL Y CONCIENTIZACIÓN (Belice)

Fortalecimiento de la estructura de seguridad vial de Belice mediante la incorporación de la educación vial en el módulo de estudios sociales, con lo cual se espera lograr una reducción directa de la accidentalidad.

Iniciativa dirigida a un grupo particular de usuarios (profesores y escolares), cuya implementación ha encontrado dificultades legales y administrativas y un alto coste de puesta en marcha y mantenimiento, lo que hacen que la calificación final obtenida sea baja.

PROYECTO EDUCACIÓN VIAL (Bolivia)

Iniciativa con la que se espera el fortalecimiento de la estructura de seguridad vial de Bolivia así como una reducción de la accidentalidad mediante el fortalecimiento institucional y, acciones de comunicación y capacitación dirigidas a niños en edad escolar.

El elevado coste de puesta en marcha y mantenimiento unido a las dificultades administrativas para su implementación, disminuyen la calificación final obtenida.

MOVIMIENTO MAIO AMARELO (Brasil)

El movimiento Maio Amarelo, dirigido a toda la sociedad ha logrado fortalecer la estructura de seguridad vial del país así como una reducción directa de la accidentalidad. La implementación y desarrollo de la iniciativa no ha tenido dificultades legales, ni administrativas.

Esta medida ha obtenido la máxima puntuación en todos los aspectos valorados, salvo en el coste de puesta en marcha y mantenimiento, que ha sido estimado como medio.

PROGRAMA OBSERVAR (Brasil)

Mediante la divulgación de videos de seguridad vial se espera lograr una disminución directa de la accidentalidad y el fortalecimiento de la estructura de seguridad vial de Brasil.

Iniciativa de ámbito nacional, dirigida a toda la sociedad, sin dificultades legales ni administrativas para su implementación, pero con un valor de coste de puesta en marcha y mantenimiento estimado como medio.

CURSO E-LEARNING “MOTOCICLISTA ACTITUD POSITIVA” (Brasil)

Curso de formación e-learning destinado a los conductores de motocicletas, con el que se espera una disminución directa de la accidentalidad de este tipo de usuarios viales.

El alto coste de puesta en marcha y mantenimiento del curso disminuye la calificación final obtenida.

MANÉJATE POR LA VIDA (Chile)

Iniciativa con la que se contribuye a crear una conciencia social sobre la importancia de cuatro aspectos claves para la mejora de la seguridad vial, fortaleciendo la estructura de seguridad vial de Chile.

La medida ha obtenido una calificación en todos los aspectos por encima de la media de las iniciativas analizadas.

CAMPAÑA PARA INCENTIVAR EL USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD (Chile)

Primera campaña masiva gubernamental, de coste medio, que ha demostrado un impacto positivo en la reducción de la accidentalidad y el fortalecimiento de la estructura de seguridad vial de Chile.

Las dificultades administrativas encontradas para su implementación reducen la calificación por debajo de la media.

SELLO VOLUNTARIO DE CONDUCTOR SEGURO (Chile)

Medida destinada a generar un mayor compromiso de los conductores de transporte escolar con la seguridad vial.

Coste de puesta en marcha y mantenimiento bajo, pero con dificultades administrativas para la implementación que disminuyen la calificación global obtenida.

CAMPAÑA “INTELIGENCIA VIAL” (Colombia)

Iniciativa con la que se contribuye a crear una conciencia social sobre la importancia de la mejora de la seguridad vial, unida a la realización de campañas de control policial, permitiendo el fortalecimiento de la estructura de seguridad vial de Colombia.

La experiencia ha obtenido una calificación de todos los aspectos por encima del promedio de las medidas analizadas.

PROGRAMA DE CERTIFICACIÓN “MOVILIDAD SEGURA” (Costa Rica)

Curso de certificación a instructores de manejo de automóviles y motocicletas, que no tiene un claro impacto en el fortalecimiento de la estructura de seguridad vial de Costa Rica, pero con la cual se espera una reducción directa de la accidentalidad porque entre los objetivos del curso se analizan situaciones de tránsito y se realizan simulaciones para ayudar a evitar los accidentes.

No existen dificultades para la implementación de la medida, con un coste de puesta en marcha y mantenimiento estimado como medio.

MANUAL DEL MOTOCICLISTA (Costa Rica)

Manual de distribución gratuita que recoge consejos y recomendaciones dirigidos a motociclistas, sin dificultades legislativas ni administrativas para su desarrollo y que busca mejorar la conducción porque su principal objetivo es la reducción de los accidentes de tránsito.

El coste de puesta en marcha y mantenimiento ha sido estimado como medio.

CAMPAÑA “UNA MOTO ES UN VEHÍCULO” (Costa Rica)

Iniciativa con la que se busca generar respeto para los usuarios de motocicleta. No fortalece la estructura de seguridad vial de Costa Rica, pero con ella se espera lograr una reducción de la accidentalidad en este tipo de usuarios.

El coste muy bajo de puesta en marcha y mantenimiento, es el único aspecto de los valorados que ha obtenido una calificación por encima del promedio de las iniciativas analizadas en el factor humano.

CHARLAS DE EDUCACIÓN VIAL PARA NIÑOS Y ADOLESCENTES (Guatemala)

La calificación obtenida por esta iniciativa se encuentra por debajo de los valores promedio en todos los aspectos salvo en el coste de puesta en marcha y mantenimiento estimado como bajo.

Con esta medida se espera impactar directamente en la reducción de la accidentalidad mediante la creación de un programa completo de formación destinado a institutos, escuelas y colegios.

CAPACITACIÓN PROFESIONAL A CONDUCTORES DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA Y TRANSPORTE EXTRAURBANO (Guatemala)

Iniciativa de ámbito nacional con la que se espera lograr una reducción de la accidentalidad de forma directa en los conductores de transporte de carga pesada y extraurbano.

El bajo coste de implementación y la ausencia de dificultades administrativas y legislativas hacen que en estos aspectos haya recibido las máximas calificaciones.

CAPACITACIÓN A PILOTOS REPARTIDORES DE COMIDA RÁPIDA EN MOTOCICLETA (Guatemala)

Iniciativa de ámbito local con la que se espera lograr una reducción de la accidentalidad de forma directa en los repartidores de comida rápida en motocicletas. No es claro que permita el fortalecimiento de la estructura de seguridad vial de Guatemala, pero su bajo coste de implementación y la ausencia de dificultades administrativas y legislativas hacen que haya recibido las máximas calificaciones en estos aspectos.

DENUNCIA CIUDADANA FRENTE A LAS MALAS PRÁCTICAS DE SEGURIDAD VIAL (Ecuador)

Esta iniciativa supone una mayor participación de los ciudadanos en los problemas de seguridad vial y por tanto una reducción directa de la accidentalidad.

Se trata de una iniciativa dirigida a toda la sociedad con un elevado coste de puesta en marcha y mantenimiento y con dificultades administrativas y legales para su implementación, que la ubican por debajo del promedio de las iniciativas evaluadas.

PARQUE LÚDICO VIAL (Ecuador)

Esta iniciativa dota a la ciudad de Cuenca de una infraestructura física destinada a la educación vial de niños entre 5 y 10 años de edad, que no fortalece la estructura de seguridad vial del país y que debido al elevado coste de construcción y mantenimiento y a las dificultades administrativas para su implementación, hacen que su calificación sea inferior al promedio de las medidas analizadas.

FUNDACIÓN DE ASOCIACIÓN CIVIL JÓVENES SALVAGUARDA Y RED SALVAGUARDA (México)

Fundación creada en el 2011 con el objetivo de concientizar a jóvenes entre 15 y 29 años sobre la importancia de la seguridad vial para prevenir que se vean involucrados en accidentes de tránsito.

Las dificultades encontradas para su creación y puesta en marcha la sitúan por debajo de la calificación promedio.

PROYECTO “ABRAZATE A LA VIDA” (México)

Campaña de concientización de ámbito local con la que se espera lograr una reducción directa de la accidentalidad y que fortalece la estructura de seguridad vial de México.

Las dificultades para su implementación y el alto coste económico de su puesta en marcha disminuyen la calificación final obtenida.

CAPACITACIÓN A OPERADORES DE TRANSPORTE PÚBLICO (México)

Iniciativa desarrollada por una entidad privada que fortalece la estructura de seguridad vial y con la cual se espera una disminución directa de la accidentalidad con la capacitación al grupo de operadores de transporte público.

Las dificultades para su implementación reducen la calificación final obtenida.

MANUAL DEL MOTOCICLISTA (Nicaragua)

Igual que en Costa Rica se trata de un Manual de distribución gratuita que recoge consejos y recomendaciones dirigidas a motociclistas, y sin dificultades legislativas ni administrativas para su desarrollo.

El Manual busca mejorar la conducción de los motociclistas porque su principal objetivo es la reducción de los accidentes de tránsito, con un coste de puesta en marcha y mantenimiento estimado como medio.

PROGRAMA DE RADIO “SALVEMOS VIDAS” (Paraguay)

Acción ejemplarizante en la que los medios de comunicación buscan concientizar a la sociedad sobre la importancia de la seguridad vial, logrando de este modo reducir la accidentalidad.

Al ser un programa de radio se logra un elevado alcance a toda la sociedad y no existen barreras legales ni administrativas para su emisión.

CAMPAÑA “JUNTOS PODEMOS SALVAR MILLONES DE VIDAS” (Paraguay)

Campaña que fomenta la conciencia social sobre la importancia de la seguridad vial en el ámbito empresarial mediante acciones de difusión.

La iniciativa, por sí misma, no fortalece la estructura de seguridad vial del país ni tiene un impacto directo en la accidentalidad, lo que unido a las dificultades administrativas para su implementación, hacen que la calificación obtenida sea inferior al promedio de las medidas analizadas.

PROGRAMA “ALCOHOL Y CONDUCCIÓN” (Uruguay)

Programa dirigido a toda la sociedad realizado desde el año 2009 en las noches del 24 al 25 de agosto de cada año, denominadas “la noche de la nostalgia”, para reducir el número de siniestros y lesionados ocurridos en esas noches y con el que se ha logrado una disminución directa de la accidentalidad.

La iniciativa por sí misma, no fortalece la estructura de seguridad vial del país, lo que unido a las dificultades administrativas y legales existentes para su ejecución disminuyen la calificación final obtenida.

CAMPAÑA “CASCO CAUSA COMÚN” (Uruguay)

Campaña de concientización de ámbito nacional y bajo coste, dirigida exclusivamente a usuarios de motociclistas (Conductores y acompañantes).

La iniciativa, por sí misma, no logra un fortalecimiento de la estructura en seguridad vial de Uruguay, lo que unido a las dificultades encontradas para su implementación, hacen que las calificaciones obtenidas la sitúen por debajo del promedio de las iniciativas evaluadas.

APLICACIÓN LÚDICO-EDUCATIVA “DERECHO A TRANSITAR” (Uruguay)

La iniciativa, por sí misma, no fortalece la estructura de seguridad vial del país, ni tiene un impacto directo en la accidentalidad, está dirigida exclusivamente a escolares de educación. Tiene dificultades para su implementación y un coste medio estimado, lo que hace que la calificación obtenida sea inferior al promedio de las medidas analizadas.

SEMANAS DE LA SEGURIDAD VIAL (Internacional)

Las semanas de la seguridad vial tienen como objetivo reducir la siniestralidad del tránsito y sus consecuencias desde diferentes enfoques dirigidos a toda la sociedad, fortaleciendo la estructura de seguridad vial de los países en los que se celebran.

Las dificultades para su realización y el elevado coste económico, disminuyen la calificación obtenida.

FORO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD VIAL INFANTIL -FISEVI (Internacional)

Encuentro de carácter internacional cuyo objetivo es la mejora de la seguridad vial infantil y juvenil para reducir la accidentalidad y fortalecer la estructura de seguridad vial de los países participantes.

Las dificultades para el desarrollo del foro y el muy elevado coste del mismo, penalizan la calificación obtenida, situándola por debajo del promedio de las medidas analizadas.

PLATAFORMA E-LEARNING “ESCUELA DE CONDUCCIÓN” (Internacional)

Iniciativa de ámbito internacional dirigida a conductores principiantes. No es claro que fortalezca la estructura de seguridad vial de los países en los que se utilice.

A pesar de no existir dificultades administrativas ni legales para su implementación, el elevado coste de puesta en marcha y mantenimiento disminuye la calificación final obtenida.

JORNADAS INTERNACIONALES DE SEGURIDAD VIAL EN LAS EMPRESAS (Internacional)

Incorpora criterios de seguridad vial en las empresas, donde hasta el momento no existía capacitación en ese sentido. Estas jornadas no fortalecen de forma clara la estructura vial del país en el que se desarrollen o en los países participantes, estando su alcance limitado a conductores profesionales.

Los costes para su puesta en marcha y mantenimiento son altos y con barreras administrativas para su implementación, por lo cual la calificación final obtenida la sitúa por debajo del promedio de las medidas analizadas.

La tabla siguiente recoge la valoración de las medidas según su replicabilidad:

EXPERIENCIA	REPLICABILIDAD
<p>Movimiento Maio Amarelo (Brasil) Calificación: 4,9</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Página web creada para recopilar todas aquellas iniciativas y medidas enfocadas a la mejora de la seguridad vial que se realicen en Brasil durante el mes de mayo. • Su replicabilidad en otros países es sencilla, no necesita un desarrollo normativo específico, ni una elevada inversión.
<p>Profesionalización de conductores de taxi (Argentina) Calificación: 4,8</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciativa por la que se capacita en seguridad vial al colectivo de conductores de taxi de la ciudad de Buenos Aires. • Para que sea aplicada y funcione en otras ciudades y países, es necesario la adecuada adaptación tanto del material como del marco legal, de forma que se establezca la obligatoriedad de realizar los cursos.
<p>Programa OBSERVAR (Brasil) Calificación: 4,7</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Divulgación de videos que abordan el comportamiento cotidiano de los usuarios de carreteras y autopistas de Brasil. • Para que sea replicada y tenga éxito es necesario adaptar los contenidos de los videos al comportamiento de los usuarios, así como al marco legal del país.
<p>Manéjate por la vida (Chile) Calificación: 4,7</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciativa vinculada al Decenio de la Seguridad Vial 2011-2020, cuyo éxito radica en la alianza entre los diferentes sectores públicos y privados para la mejora de la seguridad vial. • Su replicabilidad en otros países es sencilla, con un adecuado desarrollo normativo.
<p>Campaña “Inteligencia vial” (Colombia) Calificación: 4,7</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Campaña desarrollada específicamente para las características y hábitos de los conductores colombianos. • Su éxito radica en parte en la fuerte implicación institucional y en las acciones de control policial asociadas. • Fácilmente replicable en otros países, adaptándola convenientemente a las particularidades de los mismos.
<p>Cursos de formación en seguridad vial – Road Safety 101 (Belice) Calificación: 4,6</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Curso específicamente diseñado para la formación de los responsables de la seguridad vial de 9 municipios de Belice. • Su replicabilidad requiere un costo bajo y la adaptación de los contenidos a las particularidades del país en el que se vaya a aplicar.
<p>Campaña para incentivar el uso del cinturón de seguridad (Chile) Calificación: 4,6</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Campaña de concientización de un mes de duración y periodicidad anual que ha demostrado su eficacia. • Fácilmente replicable en otros países, adaptándola convenientemente a las particularidades de los mismos.
<p>Sello voluntario de conductor seguro (Chile) Calificación: 4,3</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Salvadas las barreras legales y administrativas para su puesta en marcha es una medida altamente replicable tanto en otros países como en otros sectores, que premia a los buenos conductores.
<p>Semanas de la seguridad vial (Internacional) Calificación: 4,2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciativa de alcance internacional cuyo objetivo es promover mejoras que conduzcan a una disminución de la siniestralidad vial en el país en el que se desarrollan. • La replicabilidad en otros países requiere una elevada inversión, así como la adaptación de las actividades a las características de la siniestralidad y objetivos de mejora de dicho país.
<p>Proyecto “Educación Vial” (Bolivia) Calificación: 4,2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciativa desarrollada para el fortalecimiento institucional en seguridad vial con las características de Bolivia. Para su aplicación y funcionamiento en otros países, es necesario realizar adaptaciones a las particularidades de la red vial y al marco legal del país a implementar.

Continúa página siguiente

EXPERIENCIA	PUBLICIDAD
<p>Fundación de Asociación Civil Jóvenes Salvaguarda y Red Salvaguarda (México)</p> <p>Calificación: 4,2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fundación de ámbito nacional creada con el objetivo de contribuir a la concientización juvenil. • La fundación ha demostrado su eficacia. Para su creación en otros países es necesaria una inversión media, resolver las barreras administrativas y adaptar sus principios a las particularidades del país.
<p>Capacitación a operadores de transporte público (México)</p> <p>Calificación: 4,2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciativas por la que se capacita en seguridad vial a colectivos específicos de conductores.
<p>Capacitación profesional a conductores de transporte de carga pesada y transporte extraurbano (Guatemala)</p> <p>Calificación: 3,1</p>	<ul style="list-style-type: none"> • El éxito de este tipo de medidas radica en el establecimiento de la obligatoriedad de realizar los cursos de capacitación unido a la realización simultánea de actividades de control policial.
<p>Capacitación a pilotos repartidores de comida rápida en motocicleta (Guatemala)</p> <p>Calificación: 3,1</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Para ser aplicadas y que funcionen en otros países, es necesario la adecuada adaptación tanto del material como del marco legal, de forma que se establezca la obligatoriedad de realizar los cursos.
<p>Proyecto “Juventud y Seguridad Vial” (Belice)</p> <p>Calificación: 4,1</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Programa completo de formación enfocado a jóvenes entre 16 y 29 años. • El material desarrollado, convenientemente adaptado, puede servir para replicar el modelo a otros grupos de usuarios y otros países, siendo la inversión necesaria muy elevada.
<p>Foro internacional de seguridad vial infantil - FISEVI (Internacional)</p> <p>Calificación: 4</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Foro internacional en cuya primera edición participaron más de 200 asistentes y 30 panelistas internacionales. El segundo Foro está previsto para el año 2016. • Iniciativa alineada con los marcos globales de la Década de Acción para la Seguridad Vial.
<p>Proyecto “Abrázate a la vida” (México)</p> <p>Calificación: 4</p>	<ul style="list-style-type: none"> • El éxito de esta campaña radica en dos aspectos claves: <ul style="list-style-type: none"> • Existencia de un marco legal que establezca la obligatoriedad del uso de los SRI y los cinturones de seguridad para todos los ocupantes del vehículo. • Fuerte labor de control y sanción policial asociado. • Para que sea aplicada y que funcione en otros países, es necesario un marco legal que obligue a la utilización de los SRI.
<p>Currículo de Educación Vial y Concientización (Belice)</p> <p>Calificación: 3,8</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciativa que busca fortalecer el enfoque dado a la educación vial en los planes escolares de estudio. • Para ser replicada y que funcione en otros países, es necesario la adecuada adaptación a las particularidades de sus planes de estudio, así como la adaptación del marco legal.
<p>Programa de radio “Salvemos Vidas” (Paraguay)</p> <p>Calificación: 3,2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Espacio radiofónico dedicado a la concientización de la sociedad en temas de seguridad vial. • Fácilmente replicable en otros países, adaptándolo convenientemente a las particularidades de los mismos.
<p>La educación vial es la formación del ciudadano (Argentina)</p> <p>Calificación: 3,1</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciativa regional desarrollada por una ONG que contempla acciones formativas y campañas de concientización. • Su replicabilidad en otros países y regiones es sencilla, no siendo necesarias grandes inversiones.

Continúa página siguiente

EXPERIENCIA	PUBLICIDAD
<p>Programa “Alcohol y Conducción” (Uruguay) Calificación: 3,1</p>	<ul style="list-style-type: none"> Programa especial específicamente diseñado para la noche de la nostalgia de Uruguay. El éxito de la iniciativa radica en dos aspectos fundamentales: <ul style="list-style-type: none"> La combinación de acciones de concientización y de vigilancia control policial. Acción conjunta de los sectores público y privado. Para que sea replicado y aplicado en otros países es necesaria la adecuada adaptación a las particularidades del país.
<p>Programa de certificación “Movilidad Segura” (Costa Rica) Calificación: 3</p>	<ul style="list-style-type: none"> Iniciativa desarrollada, por una entidad de carácter privado, en el marco del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Fácilmente replicable, convenientemente adaptada, en otros países.
<p>Manual del motociclista (Costa Rica, Nicaragua) Calificación: 3</p>	<ul style="list-style-type: none"> Manual que recoge recomendaciones tanto relativas al manejo como vestimenta y protecciones para usuarios de motocicletas. Para que sea replicado y aplicado en otros países es necesaria la adaptación del Manual a las particularidades del país.
<p>Microvideos sobre Seguridad Vial (Argentina) Calificación: 2,8</p>	<ul style="list-style-type: none"> Recursos didácticos convenientemente adaptados a las franjas etarias de destino, con coste de producción muy elevado. Convenientemente adaptados, su replicabilidad en las televisiones de otros países es sencilla.
<p>Curso e-learning “Motociclista actitud positiva” (Brasil) Calificación: 2,8</p>	<ul style="list-style-type: none"> Plataforma de formación dirigida a los motociclistas adaptada a las condiciones normativas de Brasil. Los contenidos pueden ser replicados, adaptados a las particularidades de cada país, con una fuerte inversión inicial para la creación de la plataforma.
<p>Campaña “Una moto es un vehículo” (Costa Rica) Calificación: 2,8</p>	<ul style="list-style-type: none"> Campaña de concientización visual e informativa que busca generar respeto a los usuarios de motocicletas. Su replicabilidad en otros países es sencilla, sin la necesidad de un desarrollo normativo específico ni una fuerte inversión.
<p>Charlas de educación vial para niños y adolescentes (Guatemala) Calificación: 2,8</p>	<ul style="list-style-type: none"> Iniciativa que busca la formación en seguridad vial en colegios, institutos y escuelas. El éxito se basa en la reforma del marco legislativo para que la educación vial pase a formar parte del currículo escolar. Para que sea replicada y aplicada en otros países se necesita una adecuada adaptación del material a las particularidades del país y del desarrollo normativo.
<p>Plataforma e-learning “Escuela de Conducción” (Internacional) Calificación: 2,8</p>	<ul style="list-style-type: none"> Plataforma e-learning dirigida y adaptada a las Escuelas de Conducción de los Automóviles Clubes de Latinoamérica para incorporar contenidos dirigidos a conductores principiantes. Fácilmente replicable en otros países adaptando convenientemente los contenidos a las particularidades del país.
<p>Campaña “Casco Causa Común” (Uruguay) Calificación: 2,8</p>	<ul style="list-style-type: none"> En el año 2013 la campaña recibió el Premio Cinturón de Oro a la Seguridad Vial 2013, otorgado por la Federación Internacional del Automóvil (FIA). Sus factores de éxito son: <ul style="list-style-type: none"> El trabajo integrado y coordinado de las empresas privadas. El rol de UNASEV. REPLICABILIDAD y continuidad de la campaña.

Continúa página siguiente

EXPERIENCIA	PUBLICIDAD
<p>Prevención en el uso indebido del alcohol (Argentina)</p> <p>Calificación: 2,6</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciativa de ámbito nacional de formación de formadores en seguridad vial. • Se necesitan grandes recursos para su continuidad temporal y para la actualización de los materiales desarrollados e impartidos en el curso. • Para su aplicación y funcionamiento en otros países y sectores, se necesita una adecuada adaptación a las particularidades del país.
<p>Aplicación lúdico-educativa “Derecho a Transitar” (Uruguay)</p> <p>Calificación: 2,6</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Programa diseñado para la concientización en temas de seguridad vial a escolares de educación primaria. • Los contenidos pueden ser replicados, convenientemente adaptados a las particularidades del país u otras franjas etarias, con una inversión inicial media para la creación de la aplicación.
<p>Jornadas internacionales de seguridad vial en las empresas (Internacional)</p> <p>Calificación: 2,5</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Jornadas de carácter internacional dirigidas a los conductores profesionales. • Fácilmente replicables en otros países adaptando convenientemente los contenidos.
<p>Denuncia ciudadana frente a las malas prácticas de seguridad vial (Ecuador)</p> <p>Calificación: 2,3</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Campaña de concientización diseñada específicamente para Ecuador. • Las barreras legales y administrativas y el elevado coste de puesta en marcha, dificultan su replicabilidad en otros países.
<p>Campaña “Juntos, podemos salvar millones de vidas” (Paraguay)</p> <p>Calificación: 2,2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Campaña financiada mediante capital privado que cuenta con el apoyo de las Naciones Unidas y de la FIA. Su bajo costo de inversión y la elevada tasa de impactos logrados, generan una alta rentabilidad social y proporcionan sostenibilidad en el tiempo. • Iniciativa fácilmente replicable en otros países y empresas.
<p>Parque vial lúdico (Ecuador)</p> <p>Calificación: 1,9</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Replica real del sistema vial donde se manifiesta cada componente de la movilidad con objeto de transmitir a los niños de una forma práctica las normas de seguridad vial. • Su replicabilidad requiere una elevada inversión de puesta en marcha y mantenimiento. Es necesario adaptarlo a las particularidades de la zona donde se vaya a construir.

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 siniestralidad motivada, la valoración de las mismas experiencias podría arrojar resultados diferentes.
- ✓ Experiencias similares realizadas en distintos países no han obtenido puntuaciones cercanas con diferencias considerables, que pueden ser debidas a la información que se tiene de los resultados disponibles sobre el éxito de cada una de las experiencias. Por ejemplo, una experiencia de la que se tienen resultados confiables de su aplicación se ha valorado más positivamente que aquella de la que no se dispone de datos.

CONCLUSIONES EN RELACIÓN CON LAS EXPERIENCIAS DE ÉXITO ANALIZADAS

- ✓ La educación vial en las escuelas debe impartirse bajo un marco legal definido y claro, que garantice que los contenidos se desarrollen en todas las escuelas tanto rurales como urbanas. Para lograr éxito y resultados positivos se necesita el material formativo adecuado y la capacitación de los profesores. Las iniciativas que se llevan a cabo de forma altruista por algunas organizaciones tienen un impacto positivo, pero limitado geográficamente y temporalmente, no consiguen resultados perdurables en el tiempo ni para toda la población. Para que contribuyan a generar una verdadera cultura de la seguridad vial entre los más jóvenes, es necesario dotar a la educación vial del marco adecuado (legislativo, de procedimiento, financiero, etc.).
- ✓ Una valoración similar merecen las campañas de concientización específicas que se realizan de forma puntual por determinadas organizaciones, cuyos aportes son muy positivos, pero en muchas ocasiones con impacto reducido por la escasa duración de las campañas o por el poco alcance. Las organizaciones que realizan estas labores deberían estar agrupadas y guiadas bajo una misma orientación, para garantizar la máxima rentabilidad de los recursos y que los mensajes sean transmitidos de manera adecuada, acordes con los problemas que se quieren resolver prioritariamente y que se garantice su permanencia en el tiempo, en diferentes ámbitos geográficos, rangos de edades, población, etc.
- ✓ La participación de los medios de comunicación en las actividades de concientización y divulgación en seguridad vial es una medida muy positiva para aumentar el éxito de las acciones. Es importante que se involucren como parte de su función de responsabilidad social corporativa. En esta misma línea, se debería animar a las empresas a que participen en actividades de mejoramiento de la seguridad vial.
- ✓ Las medidas dirigidas a la capacitación de conductores profesionales deben implementarse de manera obligatoria para todos y muy especialmente para aquellos que se ven más afectados por accidentes de tránsito, como puede ser el caso de los repartidores en motocicleta o ciclomotor. La participación de sindicatos u organizaciones profesionales ha demostrado ser un buen aporte.

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 vial y concientización y 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, 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 con los avances iniciados desde hace años en algunos países, dando los primeros pasos para mejorar la seguridad vial en 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.

La evolución económica y social y el aumento del tráfico en todos los países contribuyen 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

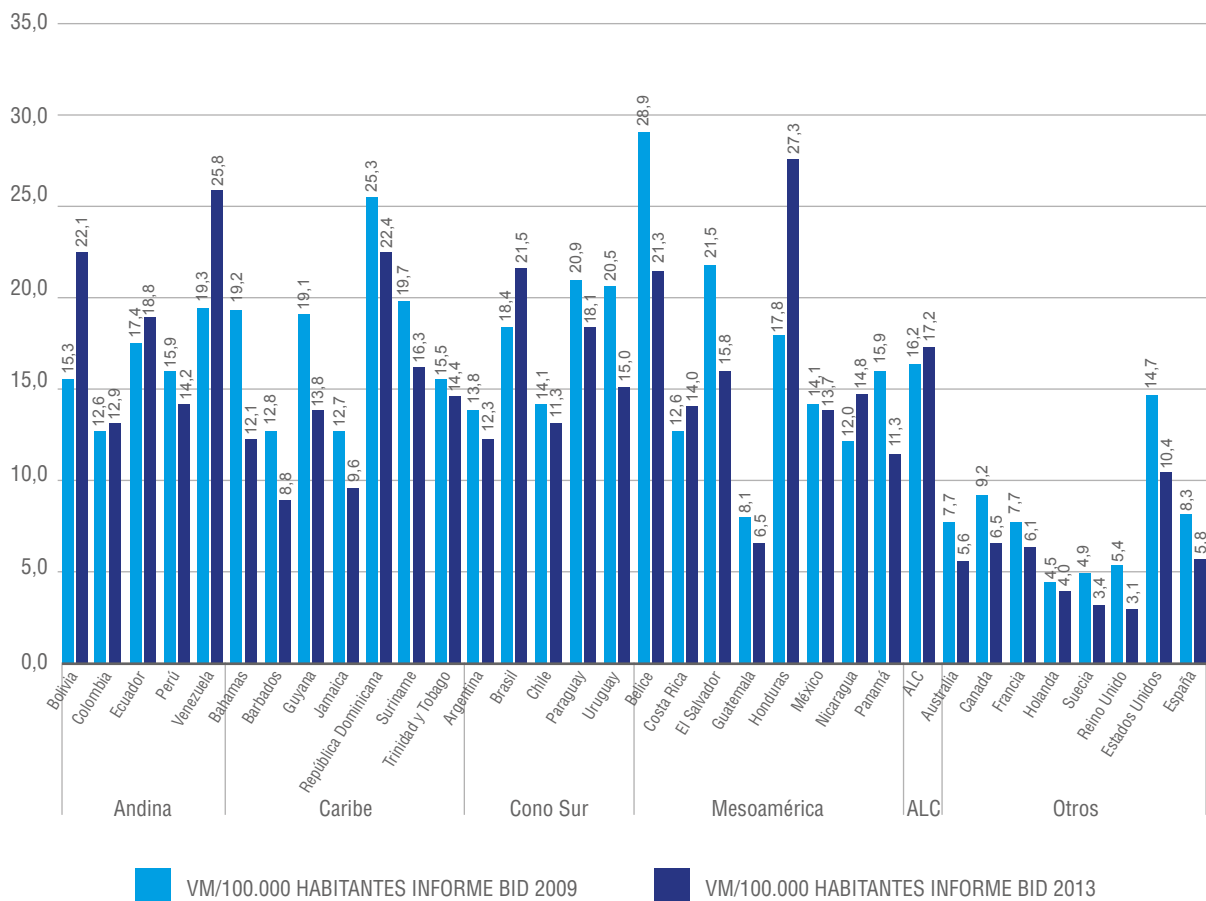


Figura 1. Víctimas mortales por cada 100.000 habitantes en accidentes de tránsito.

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 que 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

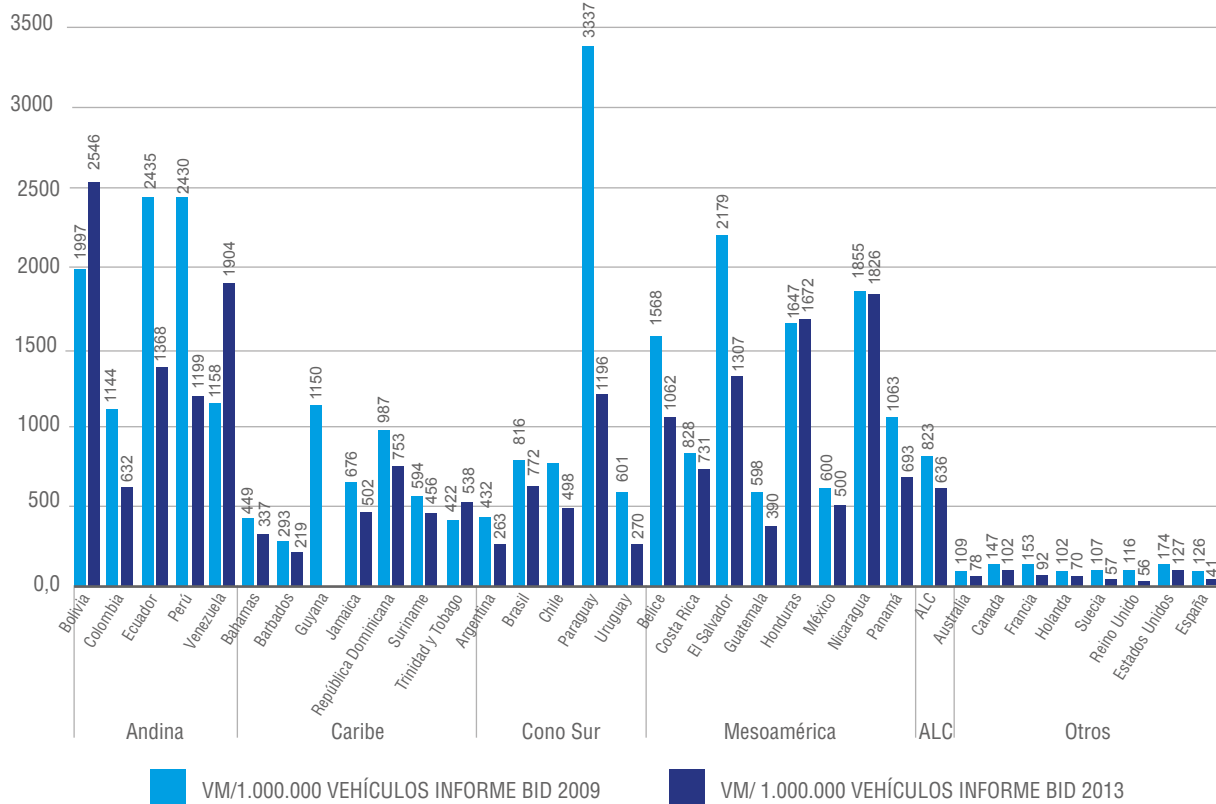


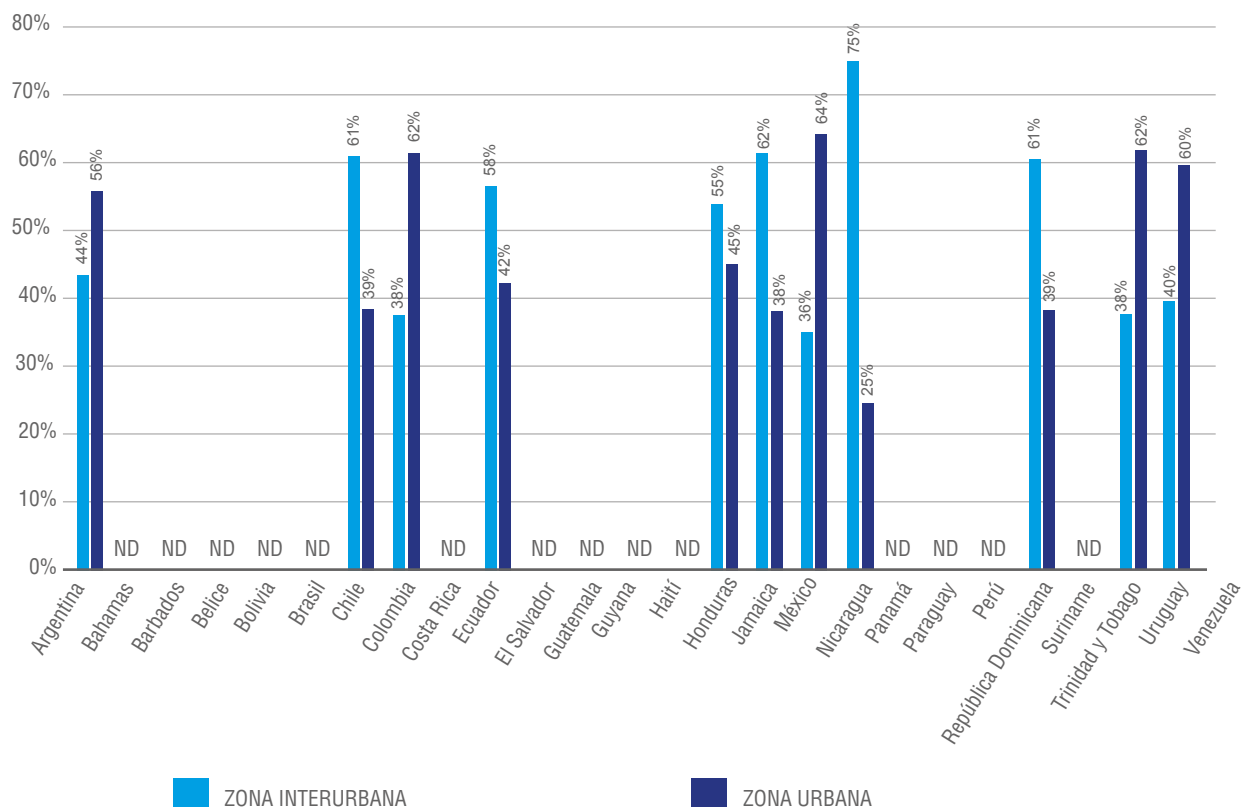
Figura 2. Víctimas mortales por cada millón de vehículos en accidentes de tránsito.

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.

% VÍCTIMAS 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 humano.

En relación con las cifras de accidentalidad:

- Se aprecia una tendencia estable en la Región, con un ligero aumento en la relación de fallecidos por 100.000 habitantes y un descenso en la de fallecidos por millón de vehículos. Es preciso tener en cuenta que el aumento de las cifras de accidentalidad puede deberse al mejoramiento de los sistemas de recolección de datos, reduciendo el subregistro de insucesos que se producía antes. En los países que están en dicha situación, esto no debería considerarse un empeoramiento, sino como una mejora en el conocimiento del problema de la seguridad vial.

Continúa en algunos países el desconocimiento acerca de los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) que sufren las consecuencias de los accidentes. La situación muestra pocos cambios en los últimos años.

En relación con la educación vial.

- No se han experimentado cambios notables en este campo; si bien la educación vial existe y se imparte en las escuelas, no existen indicadores acerca del grado de implementación y eficacia de la formación impartida.
- Las campañas de concientización se encuentran en situación similar, se realizan en la mayor parte de los países pero no hay indicadores sobre su efectividad.

En relación con la formación vial

- Casi todos los países han regulado la existencia de una prueba teórica, práctica y reconocimiento médico para la obtención de la licencia de conducir. Sin embargo, no se dispone de datos confiables acerca del cumplimiento de estos requisitos ni de la representatividad de conductores sin licencia, que puede ser elevada en algunos países.

En relación con la atención posterior al accidente.

- La falta de datos por parte de los países en relación con este tema pone de manifiesto que la atención posterior al accidente no se ha valorado adecuadamente en las políticas de mejoramiento de la seguridad vial.

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-BID.

Este documento hace parte de una colección de 4 informes en los que se analizan las experiencias exitosas en 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 conclusiones principales de cada factor.

En el factor humano se han considerado “experiencias exitosas” las acciones para la mejora de la seguridad en las vías, tales como:

- Campañas de seguridad vial dirigidas al usuario:
 - Para las que exista un indicador de éxito favorable.
 - Cuando, aun no existiendo un indicador de éxito favorable, se considera que pueden ser fácilmente replicables y producir resultados positivos en otros entornos.
- Instituciones públicas y privadas que tienen una extensa trayectoria en actividades para la mejora de la seguridad vial, aunque no sea posible cuantificar su impacto en términos de reducción de la accidentalidad.

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

- Manuales disponibles en algunos países de buenas prácticas de seguridad vial en la infraestructura, de los que no se dispone de un indicador de reducción de accidentalidad, pero que resultan muy útiles y necesarios en otros países.
- Programas de formación que pueden servir de ejemplo en otros países, especialmente en cuanto a la preparación de docentes, acciones integrales de formación para todos los ciudadanos y la inclusión en las empresas.
- Otras experiencias que no se pueden encajar en los enunciados anteriores.

Es importante destacar que no ha sido posible realizar una recopilación de experiencias exitosas más completa debido a que 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 siguientes capítulos:

- Introducción.
- Metodología de valoración de las experiencias de éxito, de acuerdo con los siguientes criterios:
 - 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 humano o usuario: FH.
- 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:

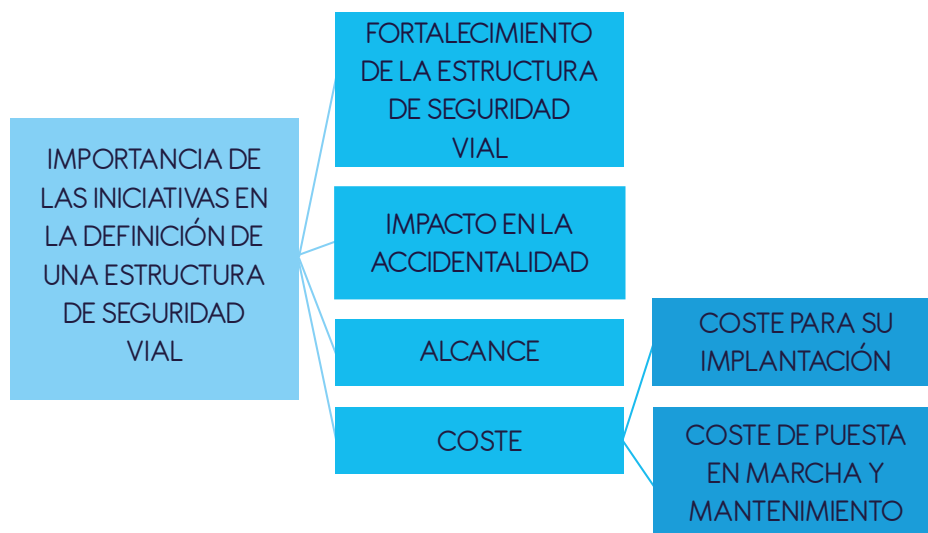


Ilustración 1. Aspectos y sub-aspectos considerados para la clasificación de las experiencias de éxito.

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.

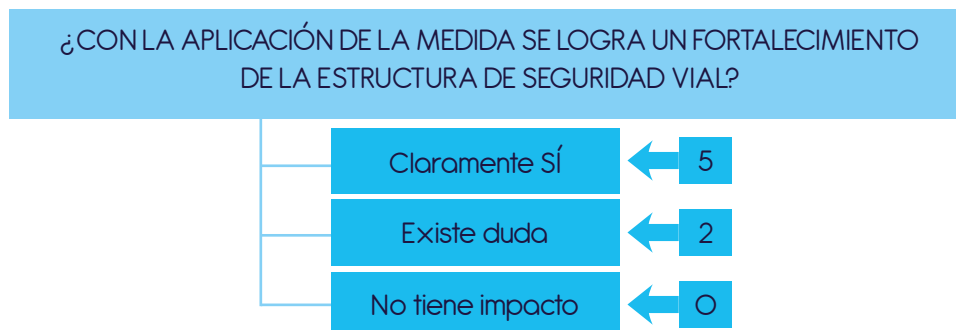


Ilustración 2. Puntuación del aspecto “fortalecimiento de la estructura de seguridad vial”.

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:

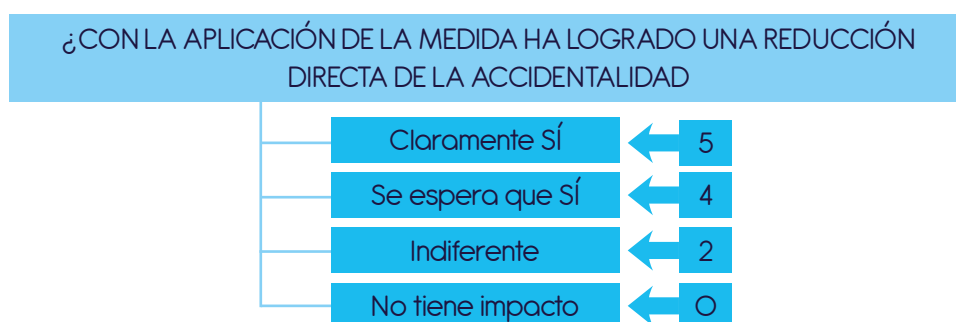


Ilustración 3. Puntuación del aspecto “reducción directa de la accidentalidad”.

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:

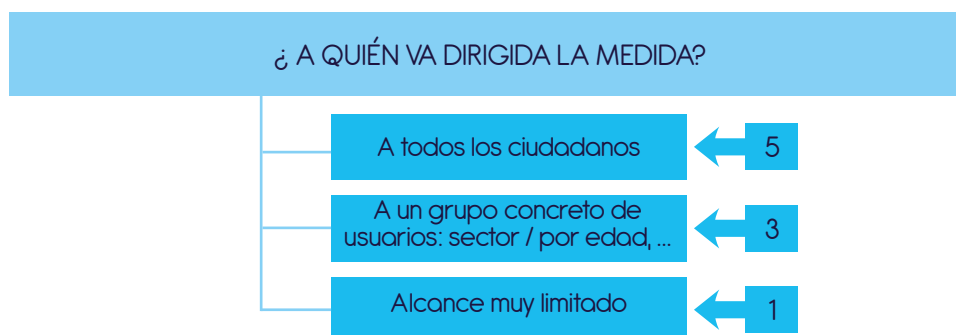


Ilustración 4. Puntuación del aspecto “alcance de la medida”.

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:

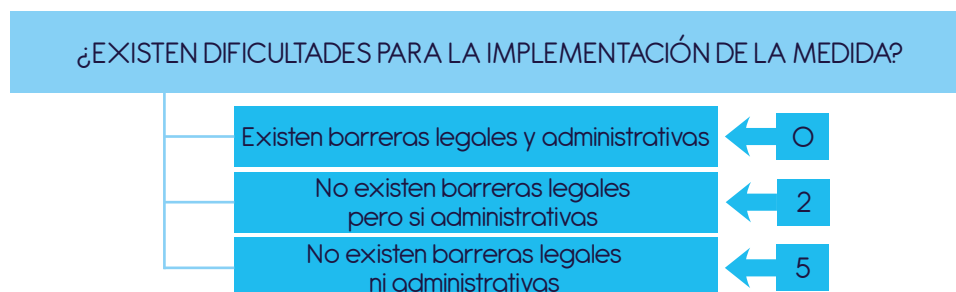


Ilustración 5. Puntuación del aspecto “Dificultades para su implementación”.

- **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 de mantenimiento que precisa una 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.

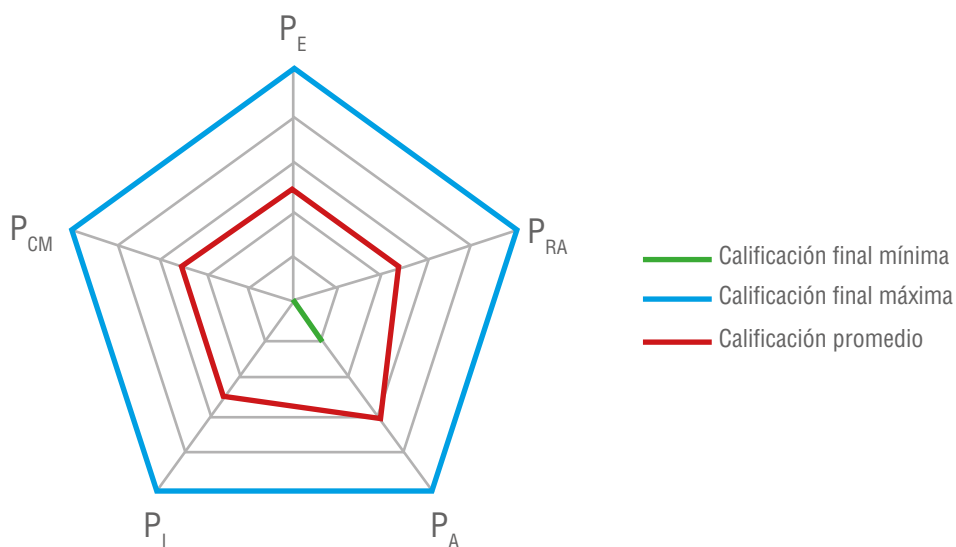
- P_i : Puntuación de las dificultades en la implementación.
- P_{CM} : Puntuación del Coste de puesta en marcha y mantenimiento.

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 HUMANO (FH)

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

El denominado “factor humano” es uno de los factores fundamentales que inciden en la seguridad vial. El transporte es un hecho social porque los conductores no son los únicos usuarios de la vía y su actividad debe ser compartida y responsable, al coincidir simultáneamente en el espacio y en el tiempo, con otros actores que deben convivir en forma respetuosa y segura para todos.

En este capítulo se analizan aquellas buenas prácticas enfocadas a lograr una mejora en el comportamiento de los usuarios de la vía (conductores, peatones, ciclistas, etc.), tales como: campañas de seguridad vial dirigidas al usuario, programas y/o jornadas de formación, etc.

Se analizaron 36 buenas prácticas en total, distribuidas territorialmente de la siguiente manera:



Las medidas se clasificaron por país en función de los resultados obtenidos tras la valoración de las mismas. Para cada una de las buenas prácticas analizadas se recogió la siguiente información:

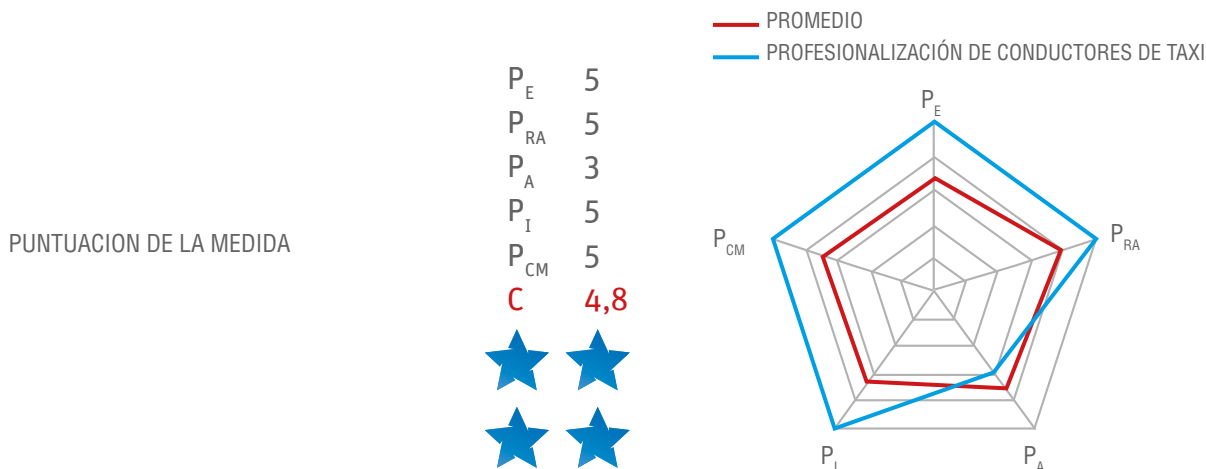
- Entidad promotora
- Beneficiarios
- Ámbito territorial de aplicación
- Acciones para su implementación
- Duración de la medida
- Descripción de la medida
- Coste de implementación
- ¿Por qué es una buena práctica?
- Éxito de la medida
- Puntuación obtenida en la valoración de la medida
- Análisis de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

3.11. PROFESIONALIZACIÓN DE CONDUCTORES DE TAXI (ARGENTINA)



FACTOR HUMANO	PROFESIONALIZACIÓN CONDUCTORES DE TAXI DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES
ENTIDADES PROMOTORAS:	Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires (Entidad pública). Sindicato de Peones de Taxi (sindicato).
BENEFICIARIOS	Grupos particulares de usuarios: Conductores profesionales de taxi.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Local: Ciudad de Buenos Aires.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Se entrega un Manual de profesionalización y se imparten cursos gratuitos de 6 horas de duración, con vigencia de un año. Para obtener el Certificado de Formación Profesional Permanente, es necesario aprobar un examen tipo test y un examen psicofísico.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Acción iniciada en el año 2013.
DESCRIPCIÓN	<p>El Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad de Buenos Aires, exige a partir del año 2013 que todos los conductores de taxi deben superar anualmente un examen psicofísico y realizar una capacitación en Seguridad Vial. La misma la realizan las entidades gremiales y empresariales del sector auditadas por el Gobierno de la Ciudad.</p> <p>Se celebraron convenios con la Universidad Tecnológica Nacional para impartir la capacitación a través del Centro de Estudios en Movilidad Sustentable. Los docentes del curso son Técnicos en Seguridad Vial, egresados de la carrera específica dictada por la Universidad Tecnológica Nacional con el aval de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Cada año se desarrolla un Manual de Capacitación ad-hoc, cuyos contenidos son establecidos por la Ciudad.</p> <p>Los cursos son de 25 conductores cada uno y se dividen en 3 clases de 1 hora cada una, con su correspondiente evaluación.</p> <p>El curso se financia totalmente con un fondo específico que surge de una tasa que grava la transferencia de Licencias de Taxi.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como alto. La iniciativa es financiada mediante fondos públicos locales.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	<p>Capacita en Seguridad Vial a un colectivo profesional históricamente relegado, que no contaba con ningún tipo de formación específica. El examen psicofísico anual permite abordar patologías que podrían llegar a ser graves para la salud si no son abordadas a tiempo, previniendo situaciones de riesgo al volante, además de inducir a los conductores en mejores hábitos de salud.</p> <p>La capacitación dignifica al trabajador y refuerza su sentido de pertenencia al sector, desarrollando un mayor compromiso en adquirir y aplicar mejores prácticas que redundan en una mayor seguridad vial y más calidad en el servicio.</p> <p>El curso es un requisito obligatorio para poder brindar el servicio como conductor de taxi.</p>
ÉXITO	<p>El conducir un taxi es una actividad muy expuesta a la siniestralidad vial. Con la realización de estos cursos se mejora la condición psicofísica de los conductores. La formación permanente impartida por profesionales de la Seguridad Vial supone una mejor calidad en el servicio y una mayor seguridad vial.</p> <p>Se han capacitado hasta el momento un total de 40.000 conductores de taxi, siendo, en los últimos tiempos, poco frecuente ver taxistas sin cinturón de seguridad (al menos de día) y con disponibilidad para su uso en los asientos traseros para sus pasajeros, lo que tiempo atrás era difícil de encontrar. La opinión de los participantes del curso es muy buena.</p>

Continuación a la medida de profesionalización conductores de taxi de la ciudad de Buenos Aires



ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> • Incorporación de criterios de seguridad vial en la formación de un colectivo profesional como es el de los taxistas, que hasta ahora no recibía capacitación en ese sentido. • Generación de un mayor compromiso de los taxistas con la seguridad vial, como pieza clave del tránsito. • Creación de un programa completo de formación, que incluye un manual específico y un conjunto de profesores que cuentan con la Tecnicatura en Seguridad Vial. • La financiación de la iniciativa con cargo a la tasa que grava la licencia, supone una garantía para su sostenibilidad en el tiempo.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • No se aprecian.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • El material de referencia que se ha publicado puede servir para replicar el modelo a otras ciudades, adaptándolo convenientemente. • La experiencia en su conjunto podría trasladarse a otros transportistas profesionales, a través de los sindicatos u organizaciones similares.

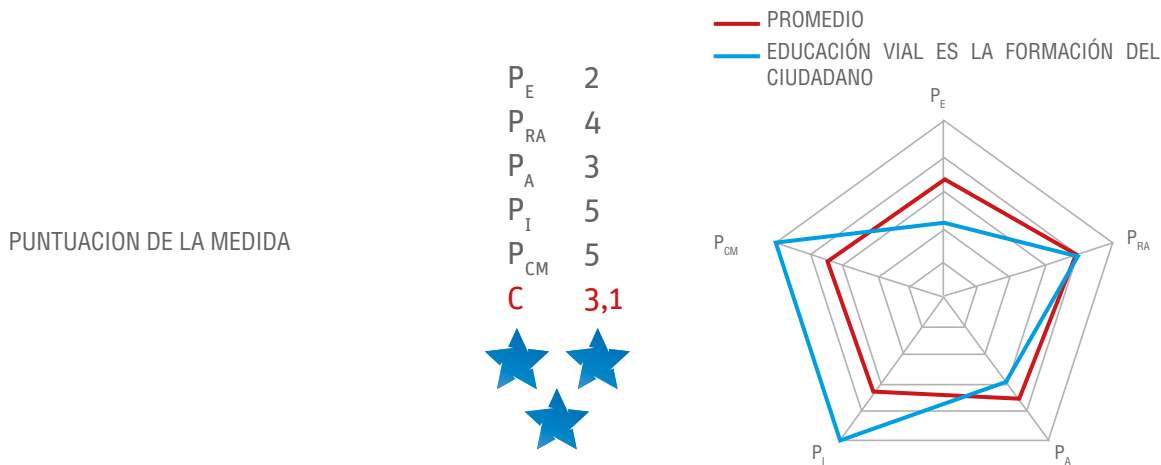
REFERENCIAS Página web del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires:
www.buenosaires.gob.ar/taxis/cursos-de-profesionalizacion-conductores

3.1.2. LA EDUCACIÓN VIAL ES LA FORMACIÓN DEL CIUDADANO (ARGENTINA)



FACTOR HUMANO	LA EDUCACION VIAL COMO PARTE DE LA PROPUESTA ESCOLAR ES LA FORMACION DEL CIUDADANO”
ENTIDADES PROMOTORAS:	Asociación Civil Bien Argentino - ONG (Organización No Gubernamental).
BENEFICIARIOS	Grupos particulares de usuarios: Escolares de 3 a 18 años.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Regional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	<p>Acciones formativas en el currículo complementadas con educación no formal incorporadas al ciclo escolar.</p> <p>Campañas de concientización en la vía pública.</p> <p>Organización de eventos y jornadas nacionales e internacionales.</p>
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Acción anual iniciada en el 2010, mediante una campaña de igual duración al ciclo escolar.
DESCRIPCIÓN	<p>Busca promover desde la escuela, conceptos para la circulación y el tránsito seguro en la vía pública, entendiéndose que constituye un espacio complejo y conflictivo, con reglas, que demandan una toma de decisiones consciente, informada y adecuada en el momento correspondiente, PRESERVANDO LA VIDA Y LOS DERECHOS PROPIOS, Y LOS DE AQUELLOS QUE NOS RODEAN. La preocupación que convoca requiere que cada uno de los adultos asuma la responsabilidad de desarrollar esta tarea, para asegurar que en cada escuela todos los alumnos reciban, una educación que aporte a la Seguridad Vial.</p> <p>Es una tarea realizada por voluntarios, integrada por jóvenes estudiantes de diferentes carreras Universitarias.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Currículo escolar para nivel primario: de 3 a 5 años nivel inicial – de 6 a 8 años de 9 a 12 años. • Currículo escolar para nivel secundario: de 13 a 15 años nivel inicial – de 16 a 18 años formación de potencial conductor.
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	<p>Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como bajo.</p> <p>Iniciativa financiada con fondos públicos locales.</p>
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	<p>La Legislación Argentina prevé la educación vial para las escuelas y en las Provincias que han adherido a la Ley Madre. Las dificultades presupuestales hacen que en la práctica no puedan desarrollarse adecuadamente.</p> <p>La Asociación Civil Bien Argentino, desde el año 2010, ha llevado a cabo ésta tarea, capacitando a más de 20.000 alumnos entre los 3 y los 18 años, respetando un cronograma de acuerdo con la edad; con un total éxito de réplica por parte de ellos, como formadores de formadores, dentro de sus comunidades educativas.</p> <p>El proyecto ha sido incorporado en el Foro Educativo de la Provincia del Neuquen.</p>
ÉXITO	<p>ANTES DE SU IMPLEMENTACIÓN: Escaso conocimiento de las normas de tránsito y respeto por la convivencia en la vía pública.</p> <p>TRAS SU IMPLANTACIÓN: Interés generalizado por parte de los maestros y docentes en la necesidad de realizar la educación y aprendizaje desde muy temprana edad de los niños, sobre las normas de convivencia e identificación de las reglas mínimas de la vía que se comparte.</p>

Continuación a la medida de la educación vial como parte de la propuesta escolar es la formación del ciudadano”



ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> La iniciativa está alineada con la legislación nacional prevista sobre la educación vial en las escuelas. Las materias impartidas se encuentran adaptadas por niveles educativos y franjas etarias. Incorpora una fuerte carga de implicación social, no sólo de los alumnos de los colegios, sino de toda la sociedad.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Se trata de una iniciativa organizada por una entidad privada a nivel regional, lo que limita el alcance de la medida. La iniciativa es impartida por voluntarios no formados específicamente en aspectos relativos a la seguridad vial.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> El material utilizado puede servir para replicar el modelo en otros colegios y en otras regiones, convenientemente adaptado. Formación de formadores: los voluntarios que vayan a impartir los conocimientos en los distintos centros educativos deben ser formados previamente por expertos específicamente capacitados. La formación de formadores, multiplica el alcance de la medida.

REFERENCIAS

Asociación Civil “Bien Argentino” twitter.com/BIENARG
 Página web: google.com/+BienArgentino
www.facebook.com/groups/bien.arg/?fref=ts

3.1.3. PREVENCIÓN EN EL USO INDEBIDO DEL ALCOHOL (ARGENTINA)



FACTOR HUMANO		“PREVENCIÓN EN EL USO INDEBIDO DE ALCOHOL”	
ENTIDADES PROMOTORAS:	TECPREMER Asociación Civil (ONG).		
BENEFICIARIOS	Grupos particulares de usuarios: docentes; jóvenes; familia.		
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.		
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	<p>Material informativo: Manuales para Docentes que incluyen cuatro módulos de capacitación con lectura obligatoria y complementaria, trabajos prácticos, películas y cortos: Módulo 1. La Familia Módulo 2. Instituciones Sociales Módulo 3. Adolescencia Módulo 4. Contexto Legal</p> <ul style="list-style-type: none"> • CD con el material del Manual Docente • Guías para familias en el uso indebido de alcohol <p>Acciones formativas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Panel con profesionales de diferentes áreas (Médico-Psicólogo- Técnico en Prevención de Adicciones- Lic. en Seguridad Vial) • Investigación por parte de los docentes y profesores • Lectura obligatoria y complementaria • Trabajos prácticos <p>Otras acciones: Prevención en medios de comunicación social, prensa, tv, radio, redes sociales</p>		
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Iniciada en 2010 tuvo una duración total de 12 meses.		
DESCRIPCIÓN	<p>Actualmente existe una relación conflictiva entre las familias, la escuela y la sociedad que presenta modelos que ponen énfasis en la inducción al consumismo, entre otros del alcohol, desde la temprana edad. TECPREMER ha desarrollado acciones de capacitación para docentes, de modo que mediante la selección de un conjunto de estrategias didácticas adecuadas puedan formar en valores a los alumnos, sensibilizándolos y permitiéndoles tomar conciencia sobre la importancia de re-significar el concepto de prevención en el consumo de alcohol, contribuyendo a la reducción de los siniestros viales y sus consecuencias.</p> <p>Objetivo General: Fortalecer las capacidades de los docentes promoviendo valores y actitudes que re-signifiquen el concepto de prevención, contribuyendo a la reducción de siniestros, lesionados y víctimas fatales asociados al alcohol.</p> <p>Objetivos Específicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Incluir en el concepto de prevención los aspectos biológicos, psicológicos y socio culturales del contexto familiar y social. • Elaborar criterios de selección y utilización de distintos problemas contemporáneos como ejes del desarrollo curricular. 		
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	\$ 151.250 (Pesos) (aprox. 11.600 \$) procedentes de ayudas internacionales concedidas a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.		
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	<p>Se trata de una práctica innovadora en cuanto a la formación de profesionales en cada ciudad para que los profesores y docentes puedan recurrir a ellos, ya que TECPREMER cumplidos los plazos de intervención no regresa a las ciudades.</p> <p>Los docentes y profesores mediante la ley vigente en educación en Argentina no poseen la formación específica para transmitir a los alumnos. También se integra a las familias que demandan información y ayuda.</p>		

Continuación a la medida de prevención en el uso indebido del alcohol

ÉXITO

Resultados anteriores a su implementación:

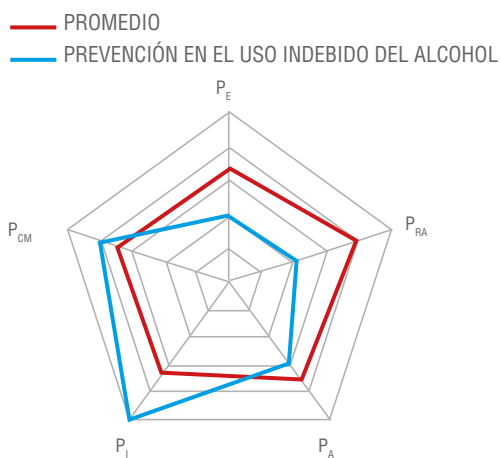
- Docentes y Profesores sin formación específica
- Sin cursos en la problemática

Resultados tras su implementación:

- Docentes y Profesores con información específica
- Visita a cinco ciudades (310 docentes)
- Curso “Prevención en el uso indebido de alcohol” por TECPREMER Asociación Civil

PUNTUACION DE LA MEDIDA

P_E	2
P_{RA}	2
P_A	3
P_I	5
P_{CM}	4
C	2,6



ANÁLISIS DE RESULTADOS

FORTALEZAS

- La iniciativa contempla la formación de formadores: en cada uno de los Centros se seleccionó a un conjunto de profesores que fueron específicamente capacitados en seguridad vial, para que posteriormente transmitan los conocimientos adquiridos entre los alumnos. De esta forma se multiplica el alcance de la medida.
- Fuerte campaña de concientización social en los medios de comunicación, lo que garantiza llevar a un mayor volumen de público.

DEBILIDADES

- Para la continuidad temporal de la medida son necesarios fuertes recursos económicos y la actualización del material desarrollado.

OPORTUNIDADES

- El material de referencia elaborado puede servir para replicar la iniciativa en otros centros educativos, logrando la continuidad temporal de la medida.

REFERENCIAS

TECPREMER Asociación Civil - www.tecpremer.org.ar
Red Solidaria.

3.1.4. MICROVIDEOS SOBRE SEGURIDAD VIAL (ARGENTINA)



FACTOR HUMANO	MICROVIDEOS SOBRE SEGURIDAD VIAL
ENTIDADES PROMOTORAS:	ISEV (entidad pública). Borojó Estudio (entidad privada). 3M Argentina (entidad privada).
BENEFICIARIOS	A grupos particulares de usuarios: escolares de nivel primario y secundario.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	<p>Desarrollo de microvideos animados de 2 minutos aproximadamente de duración dirigidos a escolares de nivel primario y secundario:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El peatón rural - Información y consejos para peatones en zonas rurales. Circular en sentido contrario. Fila india. Cruce de rutas. • El peatón urbano - información y consejos para peatones en zonas urbanas. Cruce de calles. Intersecciones semafóricas. • Distracciones - Información y consejos para peatones. Importancia de estar atentos al caminar por la vía pública. • ¿Dónde juego? – la plaza es un lugar seguro para jugar. • Entorno urbano: mi ciudad – recomendaciones para desplazarse de forma segura por la ciudad. • Entorno rural: por la ruta - recomendaciones para desplazarse de forma segura por zonas rurales. • Chicos en bicicleta – como tener un viaje seguro en bicicleta. • Viaje en auto – un viaje seguro en auto.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Iniciada en el año 2011.
DESCRIPCIÓN	<p>Desde el año 2011 el ISEV – junto con la productora audiovisual Borojó Estudio y contando con el auspicio de la empresa 3M Argentina- viene desarrollando una serie de microvideos animados con consejos y recomendaciones para la audiencia infantil.</p> <p>Los primeros recursos audiovisuales fueron desarrollados para alumnos del nivel secundario distribuidos a través del Programa “Conectar Igualdad”, por medio de sus portales web e incorporados en las netbook que entregan a docentes y alumnos.</p> <p>Posteriormente, casi simultáneamente, fue posible desarrollar videos que fueron incluidos en la programación del Canal Paka Paka, de cobertura nacional, y difundidos en los principales sitios y portales educativos de la República de Argentina. El canal Paka Paka es un canal educativo y público diseñado por el Ministerio de Educación de la Nación para todos los niños de Argentina y que trabaja en red con otras instituciones y televisiones públicas de America Latina.</p> <p>En una segunda fase se desarrollaron microvideos dirigidos a escolares de nivel secundario.</p> <p>De una manera accesible y sencilla, los microvideos con un formato, estilo y lenguaje narrativo acorde con las edades del público al que van dirigidos, transmiten e incorporan las normas de tránsito y cómo respetarlas. Los videos brindan consejos y sugerencias a los peatones de ciudades y zonas urbanas, en relación con los cuidados necesarios para cruzar la calle o caminar por los andenes, principales cuidados que deben tener al caminar y trasladarse por rutas y caminos, etc.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como elevado al contemplar los costes de realización y producción.

Continuación a la medida de microvideos sobre seguridad vial

¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?

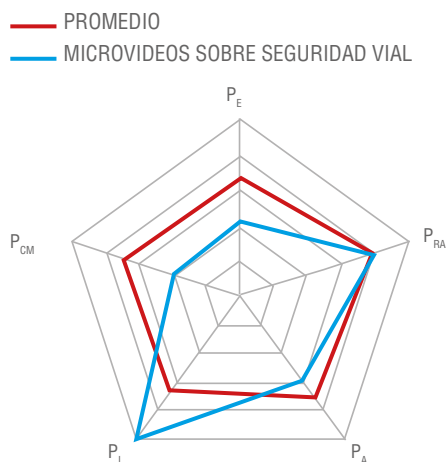
Este tipo de recursos permite acercar el contenido educativo a un elevado número de niños y a sus familias por todo el país, de un modo entretenido a través de la televisión y los portales web.

Los videos son también utilizados por maestros para introducir y trabajar estos temas con sus estudiantes desde las aulas.

ÉXITO

Los microvideos constituyen recursos didácticos de gran importancia que permiten transmitir de forma clara y sencilla la importancia de la seguridad vial.

PUNTUACION DE LA MEDIDA



ANÁLISIS DE RESULTADOS

FORTALEZAS

- La incorporación de contenidos de educación vial adaptados en un canal de televisión infantil fomenta el autocuidado como valor y la reducción a la exposición de los riesgos viales.
- La emisión de los videos por un canal de televisión de cobertura nacional garantiza una elevada difusión y alcance territorial.
- El material desarrollado constituye un recurso pedagógicamente adaptado que puede utilizarse en centros escolares.

DEBILIDADES

- El elevado coste de producción del material hace que el número de microvideos producidos sea escaso: 8 videos en tres años.

OPORTUNIDADES

- La experiencia en su conjunto podría trasladarse a otras franjas de edad, adaptándola convenientemente.
- Fomento de la colaboración con algún otro medio de comunicación relevante del país, de manera que se logre el acceso a un mayor público y conseguir recursos para continuar con la iniciativa.

REFERENCIAS

www.isev.com.ar/todos.php?mn=2&sec=10&tema=7
www.pakapaka.gob.ar/sitios/pakapaka/videos/index

3.1.5. CURSOS DE FORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL –ROAD SAFETY 101(BELICE)



FACTOR HUMANO	PROGRAMA ROAD SAFETY 101
ENTIDADES PROMOTORAS:	El Gobierno de Belice con el apoyo de Banco Caribeño de Desarrollo (Caribbean Development Bank (CDB)) – entidades públicas.
BENEFICIARIOS	Grupos particulares: responsables de seguridad vial de 9 municipios.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	<p>Curso presencial en el que se impartieron aspectos tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El futuro de la seguridad vial • Naturaleza de los accidentes de tránsito – alcance del problema en Belice • Colisiones: definición, datos, patrones y tendencias • El problema de la recopilación de datos • Una aproximación al sistema de seguridad • Monitoreo y evaluación • Gestión de la seguridad vial – buenas prácticas internacionales • Las funciones de control, educación, ingeniería y servicios de emergencia médica • Recomendaciones iRAP • El papel de los medios y las campañas • Herramientas de seguridad vial
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Del 5 al 8 de noviembre de 2013.
DESCRIPCIÓN	<p>El curso, que forma parte del Proyecto para el Desarrollo de la Seguridad Vial del Ministerio de Finanzas y Economía, ofrece a los participantes una introducción a los principios de la seguridad vial y a la comprensión de los requisitos para el desarrollo de las estrategias de seguridad vial.</p> <p>El curso de formación sobre seguridad vial se impartió a responsables de la seguridad vial pertenecientes a nueve municipios. Los participantes pertenecían a los municipios, el Departamento de Policía, Policía de Turismo, Departamento de Transporte, el Ministerio de Educación, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Oficina de Prensa, y también desde el sector privado.</p> <p>Entre los objetivos del curso se destacan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concientizar sobre la importancia de las iniciativas de seguridad vial • Presentar los componentes para una gestión efectiva de la seguridad vial • Demostrar que las iniciativas eficaces pueden marcar la diferencia • Ayudar a entender las complejidades básicas e interrelaciones de los tipos de accidentes y sus causas • Ayudar a comprender la dinámica y el entorno operativo de la industria de la seguridad vial • Identificar los roles y responsabilidades de los asociados y las partes interesadas • Presentar los componentes de un proceso de supervisión y evaluación • Identificar las medidas de seguridad vial específicas, incluyendo los componentes esenciales de un sistema médico de emergencia eficaz
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como bajo.

Continuación a la medida de programa road safety 101

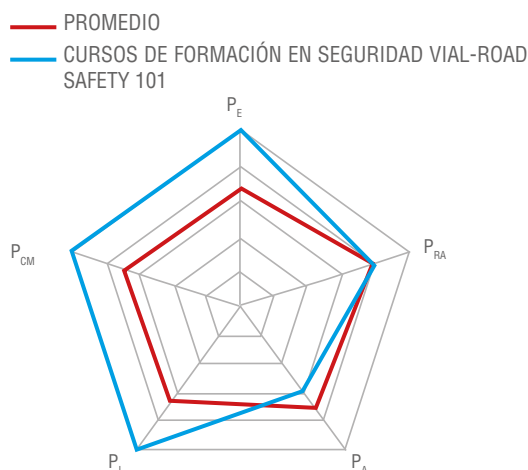
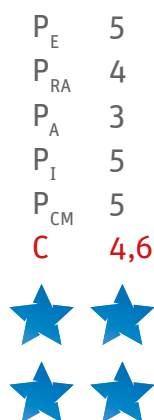
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?

Es vital que todos los profesionales del sistema de la Seguridad Vial se comprometan en el constante desarrollo en esta área relativamente nueva. La transferencia de conocimientos debe ser vista como un proceso continuo, que transmite los conocimientos existentes y crea nuevos conocimientos para lograr una mejora continuada.

ÉXITO

El curso ha contado con la participación de más de 100 asistentes de nueve municipios.

PUNTUACION DE LA MEDIDA



ANÁLISIS DE RESULTADOS

FORTALEZAS

- Incorpora conceptos de seguridad vial y requisitos para el desarrollo de estrategias de mejora de la seguridad vial, al colectivo profesional responsable de la misma en diversos municipios del país.

DEBILIDADES

- La medida carece de continuidad temporal. Los responsables de la seguridad vial deben renovar sus conocimientos constantemente adaptándose a las nuevas necesidades y a los avances en la materia.

OPORTUNIDADES

- El material de referencia publicado puede servir de base para replicar la formación, convenientemente adaptado, a otros profesionales como profesores de autoescuela, conductores profesionales, etc.
- Establecimiento de un programa periódico de capacitación de profesionales en seguridad vial.

REFERENCIAS

Ministry of Finance and Economic Development and Chair of the Operational Steering Committee.
 Road Safety Project.
news.caribseek.com/index.php/caribbean-islands-news/belize-news/item/65817-road-safety-101-training
www.caribank.org/news/belize-continues-effort-to-instil-road-safety-ethos


3.1.6. PROYECTO “JUVENTUD Y SEGURIDAD VIAL” YOUTH AND ROAD SAFETY CAPACITY BUILDING PROJECT (BELICE)



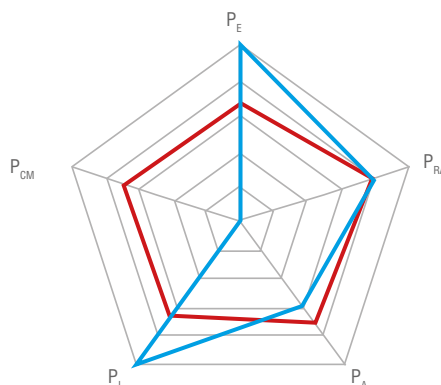
FACTOR HUMANO	PROYECTO “JUVENTUD Y SEGURIDAD VIAL” YOUTH AND ROAD SAFETY CAPACITY BUILDING PROJECT
ENTIDAD PROMOTORA:	Ministerio de Finanzas y Desarrollo Económico – entidad pública. Unidad de Seguridad Vial – entidad pública. Ministerio de Educación, Juventud y Deporte – entidad pública. Juventud para la Seguridad Vial – entidad no gubernamental sin fines de lucro.
BENEFICIARIOS	Grupos particulares de usuarios: jóvenes entre 16 y 29 años.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Cursos de formación teórico – práctico. Talleres de concientización. Grupos de trabajo.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Iniciada en junio de 2014 con una duración de dos semanas en fase 1 y seis meses en su fase 2.
DESCRIPCIÓN	<p>Juventud para la Seguridad Vial es una organización liderada y orientada a los jóvenes y a la seguridad vial, sin fines de lucro y no gubernamental.</p> <p>El programa utiliza un enfoque de formación de formadores, e incorpora la educación y el aprendizaje activo. El proyecto se estructura en dos fases:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fase 1. FORMACIÓN DE FORMADORES. Se seleccionan aproximadamente 15 jóvenes que reciben un programa intensivo que los forma en todos los aspectos relacionados con la juventud y la seguridad vial, así como en las competencias necesarias para poder organizar talleres de trabajo para jóvenes de todo el país. La formación combina teoría y práctica, lo que les da experiencia y habilidades inolvidables. Así por ejemplo, aprenden a apreciar la importancia de una conducción responsable y en consecuencia transmitir ese conocimiento. • Fase 2. Esta fase se centra en llegar a unos 2.000 jóvenes a través de los 15 instructores formados en la fase 1. Durante un periodo de 6 meses se realizan grupos de trabajo sobre “Juventud y seguridad vial”, contando con la asistencia del Ministerio de Educación, Juventud y Deporte para la selección de los colegios en los que desarrolla la acción.
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	USD\$157,000 financiado conjuntamente por el Banco de Desarrollo del Caribe (BDC) y el Gobierno de Belice (GOBZ).
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	<p>El proyecto se lanza con un doble objetivo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aumentar la comprensión de los jóvenes de la seguridad vial, creándoles una conciencia que los convierta en defensores y constructores de la seguridad vial. 2. Reducir el número de víctimas en accidentes de tráfico.
ÉXITO	Medida dirigida a 2.000 jóvenes que se está desarrollando y con la que se espera lograr una reducción directa de los accidentes de tránsito. (FUENTE: Government of Belize and Caribbean Development Bank)

Continuación a la medida de juventud y seguridad vial

PUNTUACION DE LA MEDIDA

P_E 5
 P_{RA} 4
 P_A 3
 P_I 5
 P_{CM} 0
C 4,1


— PROMEDIO
— PROYECTO “JUVENTUD Y SEGURIDAD VIAL”



ANÁLISIS DE RESULTADOS		
ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> Creación de un programa completo de formación, que incluye la formación de formadores, grupos de trabajo y talleres de concientización. Incorpora la educación y el aprendizaje activo como piezas clave para la transmisión de criterios de seguridad vial, buscando generar conciencia social entre los más jóvenes.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Para su sostenibilidad en el tiempo son necesarios importantes recursos económicos.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> El material desarrollado puede servir para replicar el modelo en otros colegios del país. La experiencia en su conjunto podría trasladarse a otros centros educativos como universidades, multiplicando el alcance de la medida.
REFERENCIAS		YOURS: www.youthforroadsafety.org/

3.1.7. CURRÍCULUM DE EDUCACIÓN VIAL Y CONCIENTIZACIÓN (BELICE)

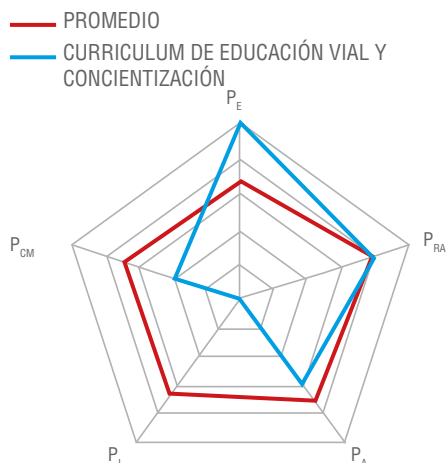


FACTOR HUMANO	CURRÍCULUM DE EDUCACIÓN VIAL Y CONCIENTIZACIÓN
ENTIDADES PROMOTORAS:	Gobierno de Belice a través del Ministerio de Finanzas y Desarrollo Económico (Entidad pública).
BENEFICIARIOS	Grupos particulares de usuarios: escolares y profesores.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	<p>Las tareas previstas son:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Revisar y evaluar los planes de estudios existentes y determinar las deficiencias y debilidades en la integración de la seguridad vial. 2. Desarrollar un plan de estudios de educación vial que se integre en el módulo de estudios sociales existente. 3. Diseñar el material de apoyo necesario para la mejora de la prestación de la educación vial en las escuelas. 4. Revisar los programas de formación del profesorado y formular recomendaciones para asegurar que los maestros adquieran los conocimientos y habilidades necesarias para transmitir mensajes de educación en seguridad vial. Diseño de materiales de apoyo. 5. Evaluar la calidad y la disponibilidad de los recursos adecuados para diseñar guías y manuales pedagógicos que apoyen la ejecución eficaz del programa de educación para la seguridad vial. 6. Consultar a los interesados para obtener la opinión de los principales entregables. 7. Fortalecer la capacidad de impartir educación vial en las escuelas a través de talleres de capacitación docente.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Iniciada en mayo de 2014, tiene una duración prevista de 12 meses.
DESCRIPCIÓN	El Gobierno de Belice a través del Ministerio de Finanzas y Desarrollo Económico, ha adjudicado esta consultoría a TRL Ltd (Transport Research Laboratory) con el objetivo principal de ayudar al Ministerio de Educación, Juventud y Deportes a fortalecer el enfoque de la seguridad vial en los planes de estudio de educación de la primera infancia, de educación básica y de la formación del profesorado así como el desarrollo de recursos pedagógicos apropiados para apoyar la ejecución eficaz del programa en las escuelas.
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	La medida se enmarca dentro de la visión a largo plazo para la mejora de la seguridad vial del Gobierno de Belice, la cual a través de un enfoque integral y global, junto al respeto demostrado entre todos los usuarios de la vía, busca reducir la frecuencia y la severidad de los accidentes de tráfico.
ÉXITO	Con la realización de esta medida se espera lograr un fortalecimiento de la estructura vial perdurable en el tiempo.

Continuación a la medida de curriculum de educación vial y concientización

PUNTUACION DE LA MEDIDA

P_E 5
 P_{RA} 4
 P_A 3
 P_I 0
 P_{CM} 2
C 3,8



ANÁLISIS DE RESULTADOS	CONTENIDO
FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> La medida integra la educación vial en el módulo de estudios sociales existente, buscando lograr un fortalecimiento de la estructura vial perdurable en el tiempo. Incorpora criterios de seguridad vial en la formación del profesorado, colectivo que hasta ahora no recibía capacitación en este sentido. La formación del profesorado garantiza que adquieran los conocimientos y habilidades necesarios para la correcta transmisión de mensajes de seguridad vial.
DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Temporal. Falta de continuidad. Una vez finalizado el contrato de consultoría se debe definir la periodicidad de las actualizaciones del material de apoyo y para la realización de talleres de capacitación de profesorado. Definir si es o no necesario volver a cursar los talleres para la actualización de las habilidades adquiridas, etc. Valorar la adecuación del planteamiento de una empresa extranjera a la realidad del país, puesto que las acciones propuestas pueden no ajustarse al contexto.
OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Establecimiento de un plan de seguimiento de la medida que permita la valoración de los logros alcanzados, así como la introducción de las modificaciones necesarias en caso de comprobar que no se han alcanzado los objetivos fijados. Establecimiento de un programa periódico de capacitación de profesores que permita la actualización de los conocimientos adquiridos.
REFERENCIAS	Project Management Unit. Road Safety Project. Ministry of Finance and Economic Development www.belize.gov.bz

3.1.8. PROYECTO EDUCACIÓN VIAL (BOLIVIA)

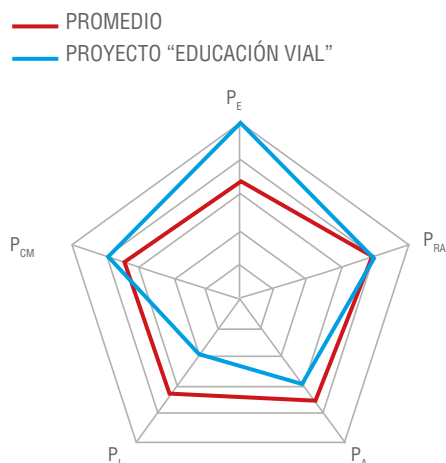


FACTOR HUMANO	PROYECTO “EDUCACIÓN VIAL”
ENTIDAD PROMOTORA:	Cruz Roja Boliviana.
BENEFICIARIOS	Grupos particulares: niños en edad escolar. Sociedad en general.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Desarrollo de material formativo: <ul style="list-style-type: none"> • Volantes (5 temas) • Tríptico (5 temas) • Autoadhesivos (5 temas) • Guía del Capacitador • Guía del Docente • Cartilla del Alumno Acciones de comunicación y capacitación.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Medida iniciada en el año 2011.
DESCRIPCIÓN	<p>El diseño del proyecto, desde su inicio, está orientado a reducir la vulnerabilidad ante los accidentes de tránsito que provocan muertos, heridos y secuelas sociales, bajo el concepto de que es la mejor manera de reducir riesgos en la comunidad.</p> <p>Estos conceptos deben estar contruidos mediante el fortalecimiento de conocimientos, habilidades, experiencias y la dotación de herramientas que permitan mejorar la seguridad, la salud y la educación. Involucrando a los distintos actores sociales a nivel Nacional como los Ministerios de Salud y de Transportes, el Viceministerio de Seguridad Ciudadana y la Policía Nacional a través de su Unidad de Tránsito, lo mismo que a nivel Departamental y Municipal; también con organizaciones y agencias internacionales que no son del Gobierno y sobre todo mediante la coordinación y participación de la comunidad.</p> <p>En una primera etapa se desarrolló en la ciudad de La Paz, donde se coordinaron y definieron estrategias concertadas y adecuadas para cada actor y sector. Así mismo, se diseñarán los programas e instrumentos de intervención que serán utilizados por los voluntarios de las filiales que ejecutarán operativamente el proyecto.</p> <p>Se pretende intervenir en:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Fortalecimiento institucional de tal manera que las instituciones como la Cruz Roja Boliviana cuenten con un programa sobre seguridad vial, con el fin de que no quede únicamente como un evento circunstancial aislado para aprovechar oportunidades. b. Desarrollo de estrategias de acción especialmente en lo referente al comportamiento humano. c. Comunicación y capacitación sostenible mediante la producción de medios didácticos y audiovisuales.
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	Se busca contribuir a reducir los factores que provocan muertos, heridos y discapacitados, causados por los accidentes de tránsito, y fomentar una cultura de prevención, mejorando la educación vial en unidades educativas.
ÉXITO	<p>En su primera etapa se desarrolló en la ciudad de La Paz por ser la sede del Poder Ejecutivo y de otras organizaciones no gubernamentales, permitiendo el óptimo desarrollo del proyecto.</p> <p>En una segunda etapa se ejecutarán los programas e instrumentos contruidos, en 7 Filiales Departamentales: Santa Cruz, Cochabamba, Chuquisaca y La Paz donde es más alto el índice de accidentes de tránsito, así como en las 4 Filiales restantes, como Oruro, Potosí, Tarija y El Alto.</p>

Continuación a la medida de proyecto “Educación vial”

PUNTUACION DE LA MEDIDA

P_E	5
P_{RA}	4
P_A	3
P_I	2
P_{CM}	4
C	4,2
★ ★	
★ ★	



ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> • La iniciativa busca el fortalecimiento institucional, involucrando para ello a los poderes públicos, privados y a la sociedad en general. • La incorporación de acciones de comunicación, garantiza el acceso a la información de un mayor volumen de público objetivo. • Crea un programa completo de formación que incluye guías para el capacitador y para el docente, cartilla del alumno, material de información y comunicación.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • No existe garantía de continuidad. • Una iniciativa de este tipo requiere una actualización del material utilizado, para adaptarlo a las necesidades identificadas y nuevos avances. • Formación eminentemente teórica que no contempla parte de formación práctica.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • La experiencia en su conjunto podría trasladarse a jóvenes que han terminado la formación escolar. • Establecimiento de un programa periódico de formación de formadores.
REFERENCIAS	<p>www.facebook.com/educacionvialcrb/info</p>	

3.1.9. MOVIMIENTO MAIO AMARELO (BRASIL)

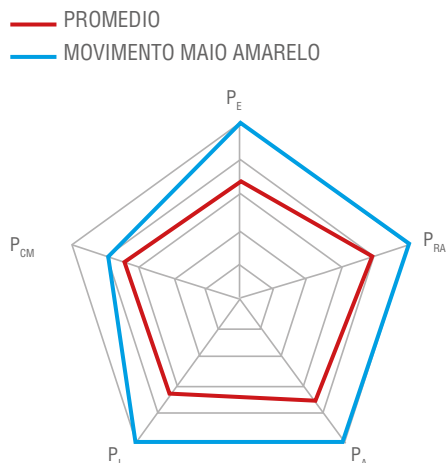


FACTOR HUMANO	MOVIMIENTO MAIO AMARELO
ENTIDAD PROMOTORA:	Observatório Nacional de Segurança Viária - OSCIP (Organização da Sociedade Civil de Interesse Público).
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Creación de una página web en la que se recopilan todas las acciones enfocadas a la mejora de la seguridad vial que son realizadas durante el mes de mayo. Acciones de comunicación: e-mail marketing.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Iniciada en mayo de 2014 con una duración de un mes y seguimiento continuo una vez finalizada.
DESCRIPCIÓN	<p>El programa consiste en coordinar las acciones de promoción a la seguridad vial en todo el territorio nacional desarrolladas en el mes de mayo, congregando todas las realizaciones en una web única (www.maioamarelo.com) con acceso universal, sirviendo de fomento y referencia para la propagación de nuevas acciones.</p> <p>El Observatorio Nacional de Segurança Viária gestiona y mantiene la web oficial, así como la disponibilidad de vídeos, material gráfico, orientaciones y todo el soporte necesario a los participantes en el programa. El movimiento cuenta actualmente con cerca de 9.000 partidarios, incluyendo entidades internacionales como la FIA - Federation Internationale de L'Automobile, la AARA Associação Autônoma Rodoviária de Angola y la AEC – Asociación Española de la Carretera.</p> <p>El Movimiento MAIO AMARELO nace con un sólo objetivo: llamar la atención de la sociedad sobre el número creciente de víctimas de tráfico en el país y en el mundo. Para ello realiza una acción coordinada entre el poder público y la sociedad civil que busca convertir los accidentes de tráfico en un tema con el suficiente respaldo de la clase política, llamar la atención de la sociedad sobre los altos índices de mortalidad procedentes de los accidentes viales y concientizarla de la necesidad de una mejora de la seguridad vial.</p> <p>El propósito es lograr una reducción de un 50% de los accidentes de tránsito para el año 2020.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como medio.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	El movimiento busca la movilización de la sociedad para que la seguridad vial sea elevada a nivel de política pública prioritaria a través de los gobiernos, con el desarrollo de planes y acciones objetivos con apoyo popular.
ÉXITO	<p>Con el objetivo de contribuir a la reducción de los siniestros viales, el movimiento promueve acciones enfocadas a la concientización, al amplio debate de las responsabilidades y la evaluación de riesgos sobre el comportamiento de cada ciudadano, dentro de sus desplazamientos diarios en el tránsito.</p> <p>El movimiento cuenta actualmente (junio 2014) con más de 21.700 seguidores en Facebook, más de 100 seguidores en twitter y más de 26.800 personas apoyando en su propia web.</p>

Continuación a la medida de movimiento maio amarelo

PUNTUACION DE LA MEDIDA

P _E	5
P _{RA}	5
P _A	5
P _I	5
P _{CM}	4
C	4,9
★ ★	
★ ★	



ANÁLISIS DE RESULTADOS	
FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> El seguimiento de la iniciativa cuenta con un gran número de seguidores, lo que pone de manifiesto que existe una fuerte implicación social en los aspectos relacionados con la seguridad vial. La iniciativa está alineada con los marcos globales como la Década de Acción de la Seguridad Vial.
DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Una iniciativa de este tipo necesita ser alimentada con novedades, acciones, mensajes, etc. con mucha regularidad, para motivar a sus seguidores; si esto no se consigue, los seguidores podrían perder progresivamente su entusiasmo, generando que la campaña se diluya. Para su sostenibilidad en el tiempo, se necesitan fuertes recursos económicos.
OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Fomento de la colaboración con algún medio de comunicación relevante en el país, de manera que se consiga acceder mejor a los ciudadanos y conseguir recursos para continuar con las acciones.

REFERENCIAS	www.maioamarelo.com www.onsv.org.br
-------------	--

3.1.10. PROGRAMA OBSERVAR (BRASIL)

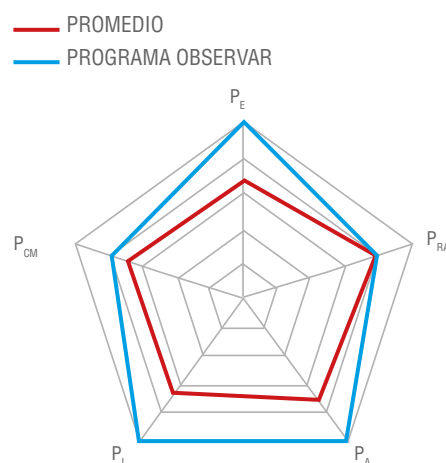


FACTOR HUMANO	PROGRAMA OBSERVAR
ENTIDAD PROMOTORA:	Observatório Nacional de Segurança Viária – Organización de Sociedad Civil de interés público (OSCIP – Organização da Sociedade Civil de Interesse Público).
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Divulgación de videos de concientización sobre seguridad vial.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Iniciada en marzo de 2013.
DESCRIPCIÓN	<p>Con un total de 12 temas desarrollados en el 2013, el proyecto consiste en la realización de videos que abordan el comportamiento cotidiano de los usuarios de las carreteras y autopistas.</p> <p>La idea es diseminar de forma clara, rápida y objetiva cual es el comportamiento adecuado y seguro en el tráfico.</p> <p>El programa es direccionado a todos los actores del tráfico: peatones, motociclistas, ciclistas, pasajeros o conductores, para que actúen de manera cuidadosa y preventiva.</p> <p>El material comenzó a ser divulgado en el 2013. Todos los temas están disponibles para la sociedad en la web y medios de comunicación social del OBSERVATORIO.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como medio.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	Posibilita el acceso universal a las informaciones relativas a la seguridad vial, mediante la creación de una red de diseminación de conceptos y orientaciones necesarias para el buen comportamiento en la utilización del sistema vial.
ÉXITO	<p>Concientización de los usuarios de las vías públicas a través del acceso universal a la información, lo que permitirá lograr reducir los índices de accidentes de tráfico.</p> <p>El proyecto tuvo continuidad en el año 2014 mediante el desarrollo de 12 videos nuevos.</p>

PUNTUACION DE LA MEDIDA

P_E	5
P_{RA}	4
P_A	5
P_I	5
P_{CM}	4
C	4,7

★ ★
★ ★



Continuación a la medida de programa observar

ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciativa de acceso universal, cuyo objetivo es la concientización de la sociedad en materia de seguridad vial de forma clara, rápida y directa. • Genera un mayor compromiso de todos los actores del tráfico, como pieza clave del tránsito.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • No existe garantía de continuidad. • Videos divulgados por internet lo que puede restar capacidad de divulgación, en zonas con difícil acceso a la red o a grupos de personas que por edad o falta de conocimiento no tienen acceso a este medio.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • Fomento de la colaboración de algún medio de comunicación relevante en el país que permita la distribución de los videos, logrando una mayor difusión de los mismos.
REFERENCIAS		<p>www.onsv.org.br/ver/programa-observar www.onsv.org.br</p>

3.1.11. CURSO E-LEARNING “MOTOCICLISTA ACTITUD POSITIVA” (BRASIL)



FACTOR HUMANO

E-LEARN – MOTOCICLISTA ATITUDE POSITIVA

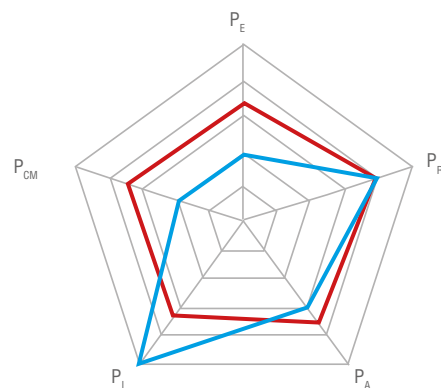
ENTIDADES PROMOTORAS:	Observatório Nacional de Segurança Viária – Organización de Sociedad Civil de interés público (OSCIP – Organização da Sociedade Civil de Interesse Público).
BENEFICIARIOS	Grupos particulares de usuarios: Conductores de Motocicletas.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Curso de formación desarrollado mediante una plataforma virtual. <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo de la plataforma virtual. • Desarrollo de contenidos del curso.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Iniciada en septiembre de 2013.
DESCRIPCIÓN	<p>El curso de formación “Motociclista Actitud Positiva” es un curso complementario dirigido a todos los motociclistas, ocasionales o profesionales, que se realiza a través de una plataforma virtual.</p> <p>En el curso se abordan diferentes aspectos relacionados con los motociclistas, como pueden ser los accesorios obligatorios, el comportamiento adecuado en situaciones de riesgo, o la seguridad.</p> <p>Se busca contextualizar la norma en lo cotidiano de cada realidad, percibiendo el riesgo asumido en una conducción fuera de las directrices establecidas por la legislación de tráfico.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	<p>Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Elevado coste de creación de la plataforma virtual. • Bajo coste de mantenimiento de la plataforma una vez se encuentre funcionando.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	<p>El objetivo es contribuir a un cambio de comportamiento del ciudadano frente al tráfico.</p> <p>La intención no es solamente cumplir las reglas determinadas por el CTB (Código de Tránsito Brasileiro) sino, diseminar la cultura de la seguridad vial, haciendo que el ciudadano conozca los riesgos de un comportamiento inadecuado en el tráfico.</p>
ÉXITO	Reducir los índices de accidentes de motociclistas.

PUNTUACION DE LA MEDIDA

P_E 2
 P_{RA} 4
 P_A 3
 P_I 5
 P_{CM} 2
C 2,8



— PROMEDIO
— CURSO E-LEARNING “MOTOCICLISTA ACTITUD POSITIVA”



Continuación a la medida de e-learn – motociclista attitude positiva

ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> • Incorporación de criterios de seguridad vial en un grupo de usuarios vulnerables de la vía, los motociclistas, que hasta el momento no recibían formación en este sentido. • La utilización de una plataforma virtual permite un fácil y rápido acceso sin horarios y sin desplazamientos. • Generación de un mayor compromiso de los motociclistas con la seguridad vial, como pieza clave del tránsito.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • No existe un marco legal que obligue a la realización de un curso de formación de motociclistas para la obtención del carnet de conducción de dichos vehículos. • La utilización de una plataforma virtual puede restar capacidad de divulgación, en zonas con difícil acceso a la red o a grupos de personas que por edad o falta de conocimiento no tienen acceso a este medio. • Una iniciativa de este tipo requiere la actualización del material utilizado, para adaptarlo a las necesidades identificadas y nuevos avances. • Formación eminentemente teórica que no contempla parte de formación práctica.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • El material desarrollado puede servir para replicar el modelo en otros grupos de usuarios: peatones, ciclistas, conductores profesionales, etc.
REFERENCIAS		<p>www.educacao.onsv.org.br/pratiquepelavida/ www.onsv.org.br</p>

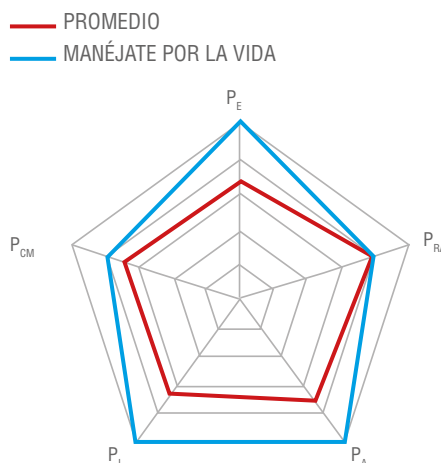
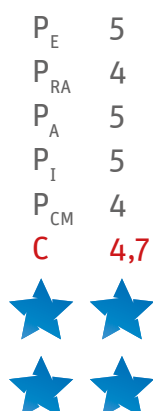
3.1.12. MANÉJATE POR LA VIDA (CHILE)



FACTOR HUMANO	MANÉJATE POR LA VIDA
ENTIDAD PROMOTORA:	Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET) del Ministerio de Transportes – Entidad pública.
BENEFICIARIOS	<p>A la sociedad en general, aunque tiene dos grupos objetivo principales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jóvenes (de 15 a 29 años): los accidentes de tránsito constituyen, en este segmento etario, la segunda causa de muerte, por lo que urge concientizar a este grupo. • Niños: Son los que más fácilmente adoptan nuevas conductas y además ayudan a modificar conductas en los adultos.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Campañas de video, gráficas y de audio.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Acción iniciada en diciembre 2011.
DESCRIPCIÓN	<p>Primer programa de seguridad vial del Gobierno de Chile impulsado desde la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET) del Ministerio de Transportes. Se trata de una iniciativa inédita que nace ante la convicción de que solo un esfuerzo colectivo, tanto a nivel público como privado, será capaz de generar una cultura vial que logre reducir los accidentes de tránsito.</p> <p>Se persigue generar dicha cultura en la sociedad chilena, a través de 4 pilares: alcohol en la conducción, velocidad, reflectancia y uso de elementos preventivos. Se considera que estos temas deben ser abordados a través de la prevención, de forma propositiva y cercana a los ciudadanos planteando campañas que se desarrollan dentro del programa.</p> <p>El programa es liderado por CONASET y cuenta con el apoyo de Carabineros de Chile y 3 socios estratégicos pertenecientes al mundo privado: Mutual de Seguridad, 3M y Automóvil Club de Chile, quienes además de participar en las actividades y campañas preventivas y de concientización, que el programa realiza permanentemente, aportan fondos monetarios y apoyo técnico.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como medio.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	Se trata de un programa impulsado por las más altas instancias públicas y en el que se encuentran implicadas empresas privadas.
ÉXITO	<p>En el año 2010, ocurrieron 57.746 accidentes de tránsito, en los cuales fallecieron 1.595 personas. Toda la acción de este programa está vinculada al Decenio de la Seguridad Vial 2011-2020, cuyo objetivo es reducir la mortalidad vial en un 50 % a lo largo de este periodo, aunque para el año 2014 Chile ha fijado como objetivo prioritario: reducir sus cifras de siniestralidad vial mortal en un 20 %.</p> <p>“Manéjate por la Vida” participó activamente en la puesta en marcha de la “Ley Tolerancia Cero”, trabajó en el marco del pilar “Alcohol en la Conducción” y también en la creación del Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones, CATI, en su misión frente a la velocidad.</p>

Continuación a la medida de manéjate por la vida

PUNTUACION DE LA MEDIDA



ANÁLISIS DE RESULTADOS	CONTENIDO
FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> • La iniciativa vincula a entidades públicas y privadas. • Contribuye a crear una conciencia en toda la sociedad sobre la importancia de cuatro aspectos claves para la seguridad vial. • La incorporación de acciones de comunicación, garantiza el acceso a la información de un mayor volumen de público objetivo.
DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • Contempla únicamente cuatro aspectos para concientizar a la sociedad, no considerando otros factores clave para la mejora de la seguridad vial como pueden ser: la importancia de respetar las normas de circulación, el consumo de drogas, la utilización de elementos de comunicación sin dispositivos manos libres, el cansancio, etc. • Este tipo de iniciativas requiere ser alimentado con novedades, mensajes, acciones, etc. con mucha regularidad, para motivar a sus seguidores; si este no se logra, los seguidores podrían perder entusiasmo progresivamente, generando que la campaña se diluya. • Son necesarios fuertes recursos económicos para garantizar su sostenibilidad en el tiempo.
OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • La experiencia podría adaptarse para concientizar a la sociedad en otros aspectos claves para la seguridad vial no contemplados actualmente. • Fomento de la colaboración de algún medio de comunicación relevante en el país, de manera que se consiga acceder mejor a los ciudadanos y conseguir recursos para continuar con las acciones.

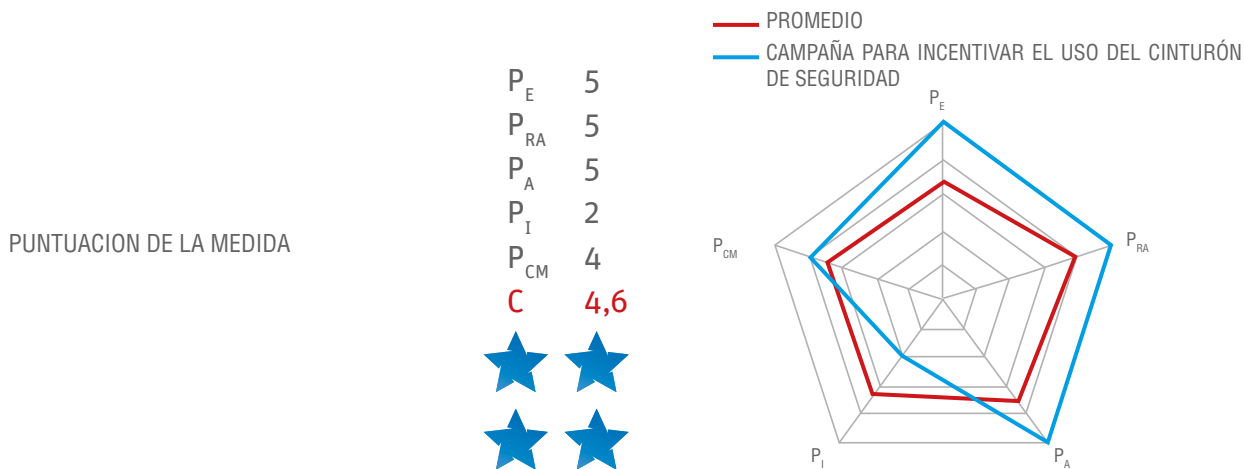
REFERENCIAS Página web del programa “Manéjate por la vida”: www.manejateporlavida.cl/



3.1.13. CAMPAÑA PARA INCENTIVAR EL USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD (CHILE)

FACTOR HUMANO	CAMPAÑA PARA INCENTIVAR EL USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD
ENTIDAD PROMOTORA:	Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones – Entidad pública.
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Videos divulgativos, folletos.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	INICIO: noviembre 2012. Campañas de un mes de duración realizadas con una periodicidad anual.
DESCRIPCIÓN	<p>A finales del año 2012, el Ministerio de Transporte, junto con la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONSASET) llevaron a cabo una campaña, bajo el lema “Abróchate, sálvate” con objeto de revertir el bajo uso en el país del uso del cinturón de seguridad.</p> <p>Se trata de una campaña que tiene como objetivo central crear conciencia en la ciudadanía respecto de la importancia de este elemento de seguridad vial.</p> <p>La campaña está dirigida no solo a los conductores y copilotos, sino a los ocupantes de los asientos traseros de un automóvil, que es donde se registra la menor tasa de utilización.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como medio.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	<p>Es la primera campaña masiva gubernamental que se realiza en el país, junto con otras iniciativas que dan muestra del posicionamiento del gobierno sobre la importancia de la mejora de la seguridad vial.</p> <p>El informe sobre el Estado de la Seguridad Vial en la Región de las Américas (2006-2007), desarrollado por la Organización Panamericana de la Salud, indica que viajar sin el cinturón de seguridad es el mayor factor de riesgo para presentar lesiones severas en ocupantes de vehículos motorizados.</p> <p>El mismo estudio reveló que el uso de cinturón de seguridad en los asientos delanteros reduce el riesgo de morir, en caso de un accidente de tránsito, entre un 40% y un 50% y que este porcentaje puede llegar hasta 75%, en el caso del uso del cinturón de seguridad en los asientos traseros.</p>
ÉXITO	<p>Resultados anteriores a su implementación: El cinturón de seguridad es usado por un 50% de los ocupantes de los asientos delanteros y sólo por un 10% de los ocupantes de los asientos traseros de un vehículo en Chile.</p> <p>Resultados tras su implementación: De acuerdo con el último estudio realizado por CONSASET durante la primera semana de julio de 2013, y que consultó a más de 6.000 autos, se registró un aumento en el uso del cinturón de seguridad, pasando de un 50% de conductores que usaban este elemento a un 80%.</p>

Continuación a la medida de campaña para incentivar el uso del cinturón de seguridad



ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> El seguimiento de la iniciativa ha demostrado su efecto positivo en la sociedad, pasándose de un 50% de conductores que usaban cinturón de seguridad a un 80%, lo que pone de manifiesto que existe una fuerte implicación social en el uso del cinturón de seguridad. La sostenibilidad en el tiempo de la campaña permite concientizar eficazmente a la sociedad sobre la importancia de la utilización del cinturón de seguridad.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> La ausencia de controles policiales realizados de forma simultánea con la campaña puede restarle efectividad.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Utilización de la experiencia como base para la realización de otras campañas de concientización ciudadana sobre aspectos claves en la seguridad vial como: alcohol, sistemas de retención infantil, velocidad, etc. Necesidad de buscar nuevos campos de actuación para llegar del 80% al 100% principalmente basados en actividades de control y sanción.

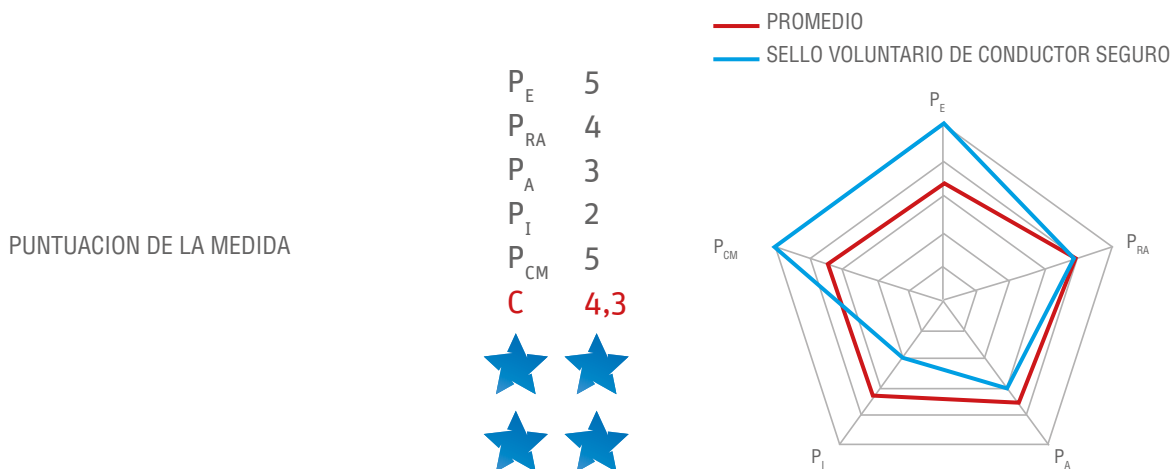
REFERENCIAS	<p>Página web del Observatorio Iberoamericano de seguridad vial. www.oisevi.org/a/index.php/noticias/item/40-primera-campana-para-incentivar-el-uso-del-cinturon-de-seguridad www.oisevi.org/a/archivos/buenas-practicas/sudamerica/campaa_chile.pdf</p>
-------------	--



3.1.14. SELLO VOLUNTARIO DE CONDUCTOR SEGURO (CHILE)

FACTOR HUMANO	PROGRAMA OBSERVAR
ENTIDAD PROMOTORA:	Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET) – entidad pública.
BENEFICIARIOS	Grupos particulares de usuarios: transportistas escolares.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Certificación para transportistas escolares que garantiza a los padres su buen comportamiento vial.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Medida iniciada en el año 2012.
DESCRIPCIÓN	<p>La Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito ha realizado un llamamiento a todos los transportistas escolares a inscribirse al sello voluntario de conductor seguro, con el objetivo de que esta iniciativa contribuya a proporcionar mayores antecedentes a los padres desde la perspectiva de la seguridad vial al momento de contratar el servicio.</p> <p>La iniciativa acredita que los conductores certificados no han registrado infracciones graves ni gravísimas a la Ley de Tránsito, ni relacionadas con el consumo de alcohol en los últimos tres años, lo que podrá ser consultado en línea vía internet.</p> <p>Este certificado debe ser renovado cada seis meses. La iniciativa está orientada a prevenir accidentes, mediante una garantía de que el conductor que transporta a los escolares cuenta con un desempeño impecable. En primera instancia este sello es voluntario, pero si es obligación no contar con antecedentes penales permitiéndoles a los padres elegir qué servicio contratar.</p> <p>La certificación se realiza de manera virtual, a través del sitio www.conaset.cl, donde el conductor debe ingresar con su clave única, proporcionada por el Registro Civil. Pueden realizar el proceso todos los transportistas inscritos en el Registro Nacional de Transporte Escolar. De esta manera, los padres y todo el que lo desee, podrá consultar en línea si el conductor tiene infracciones graves o no.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como bajo.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	<p>Se proporciona información sobre los antecedentes del conductor a los padres que contratan el Servicio de Transporte Escolar, a fin de cautelar la seguridad de los niños y niñas que hacen uso de aquellos y de esta forma se hace más transparente la información respecto de la idoneidad de los conductores que los presten, desde la perspectiva de la seguridad de tránsito.</p> <p>Es una iniciativa que premia a los buenos conductores.</p>
ÉXITO	Durante 2013 el MTT realizó 24.361 controles al transporte escolar a nivel nacional, imponiendo 2.193 infracciones. Las principales faltas detectadas fueron: deficiencias en extintores (vencidos, que no se portan, descargados) problemas en los neumáticos (lisos, en mal estado, no portar el de repuesto), vehículos no inscritos en el Registro Nacional de Transporte Escolar y conductores sin la licencia profesional requerida para manejar este tipo de vehículos.

Continuación a la medida de sello voluntario de conductor seguro



ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> • Generación de un mayor compromiso del colectivo de conductores de transporte escolar con la seguridad vial, aspecto clave del tránsito. • Incorpora una fuerte carga de implicación social, no sólo a los conductores, sino a la comunidad educativa y a toda la sociedad, que contribuye a crear una conciencia de respeto en el ámbito vial. • La validez del sello de seis meses garantiza que los conductores disponen de un historial impecable en seguridad vial. • La realización virtual de los trámites facilita tanto a los conductores la obtención del sello, como a los interesados la consulta de un determinado conductor.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • No existen indicadores acerca de la efectividad de la medida.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • Añadir como condición a la obtención del sello la necesidad de realizar una breve formación en aspectos claves para la seguridad vial.

REFERENCIAS

Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito. (www.conaset.cl/)
www.mutual.cl/educacion/Selloconductorseguroparatransportistasescolar.aspx
www.transporte-escolar-lms.cl/Conductor_seguro/exigencias.html


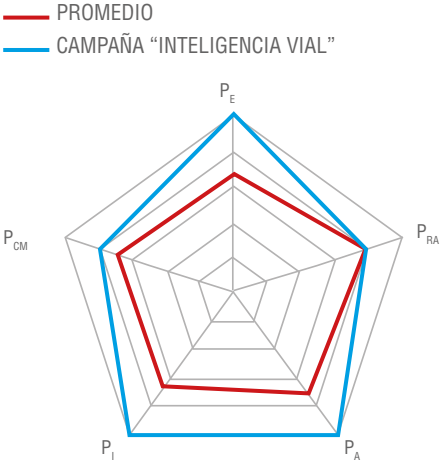
3.1.15. CAMPAÑA “INTELIGENCIA VIAL” (COLOMBIA)



FACTOR HUMANO	CAMPAÑA “INTELIGENCIA VIAL”
ENTIDAD PROMOTORA:	Fondo de Prevención Vial – entidad pública. Ministerio de Transportes – entidad pública. Policía Nacional de Colombia – entidad pública.
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Diversos medios audiovisuales y redes sociales como Twitter, Facebook y YouTube. Campañas de control policial.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Campaña iniciada en el año 2010.
DESCRIPCIÓN	<p>La Campaña “Inteligencia Vial” se planteó para darle continuidad a una campaña previa denominada “Epidemia de Excusas”, que surge a partir de una serie de trabajos destinados a identificar la percepción de los colombianos frente a la seguridad vial, en los que se detectó que los conductores colombianos no eran autocríticos frente a su propia conducción, es decir, no percibían que podían conducir de forma imprudente. La campaña “Inteligencia Vial” tiene como objetivo construir hábitos positivos, consolidando una nueva forma de vivir en las calles y carreteras de Colombia, a través de una propuesta integral en la que el mensaje apela a utilizar la inteligencia de seguridad vial. Su enfoque va más allá de crear comportamientos, se dirige a crear esquemas de valor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • A través de una plataforma de comunicación perdurable • Utilizando un lenguaje positivo, que genere identificación y aspiracionalidad • Invitando a ser parte de una nueva cultura y una nueva ética vial <p>Muestra a los colombianos que existe una solución para la problemática de la seguridad vial en el país, invitándolos a involucrarse y ser parte de ella de manera activa, yendo más allá de la resolución de problemas puntuales. Todo lo anterior se desarrolló a través de la construcción de una plataforma cultural que se institucionalizó en los actores y usuarios de la vía.</p> <p>Premisas de acción:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aludir al miedo es inútil • Cuando hay conciencia de que el comportamiento es observado por otros hay un mejor comportamiento • La gente busca aceptación; hacer el ridículo importa • Cuando la gente entrega la culpa, también entrega la responsabilidad • Empoderar dignifica, recuerda que son capaces • A la gente le duele perder dinero o tiempo, más que la amenaza de perder la vida • El control construye hábitos en comunidad
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como medio.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	<p>Entre las acciones que han contribuido al éxito de la campaña destacan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fuerte compromiso del Gobierno Nacional para elevar la seguridad vial en Colombia y reducir la accidentalidad. • Mucho mayor control ejercido por la Policía Nacional – DITRA en todo el territorio nacional. • Mayor pedagogía.

Continuación a la medida de campaña “inteligencia vial”

ÉXITO	<p>Principales cifras que representan el éxito de la campaña:</p> <ul style="list-style-type: none"> En el año 2010 se logró por primera vez desde 2006 reducir el número de fallecidos por choques de tránsito respecto al año anterior. Según cifras de Medicina Legal, murieron 5.502 personas frente a 5.634 en 2009. Más del 95% de los colombianos han estado en contacto con la campaña a través de diferentes medios. El 57% de las personas encuestadas en el II Estudio de Comportamiento y Seguridad Vial (julio de 2012), usaban la Inteligencia Vial. El 78% de los colombianos recuerdan los materiales alusivos a la Inteligencia vial. Inteligencia Vial cuenta con más de 410 mil seguidores en sus redes sociales.
-------	---

PUNTUACION DE LA MEDIDA	<p> P_E 5 P_{RA} 4 P_A 5 P_I 5 P_{CM} 4 C 4,7  </p>	<p>  </p>
-------------------------	---	--

ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> La campaña ha generado reflexión, se ha convertido en un símbolo y en un referente para la sociedad. El alto nivel de impacto en el comportamiento (85%) es una señal positiva de cambio cultural a un mejor comportamiento voluntario, es una muestra de autorregulación, aspecto fundamental para el logro de un cambio sostenible. El fuerte compromiso del Gobierno Nacional refleja la concientización por parte de los poderes públicos en la mejora de la seguridad vial, contribuyendo al éxito de la campaña. La realización de campañas de inspección policial de forma conjunta favorece al éxito de la medida.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> La campaña está alojada principalmente en una página web con enlaces a Twitter, Facebook y YouTube, lo que puede dificultar el acceso a la información a una parte de la población. Una iniciativa de este tipo necesita ser alimentada con novedades, acciones, mensajes, etc. con mucha regularidad, para motivar a sus seguidores; si esto no se consigue, los seguidores podrían perder progresivamente su entusiasmo, generando que la campaña se diluya. Falta de datos reales sobre la eficacia, en términos de red, accidentes y víctimas.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Utilizar la experiencia como base para la implementación de otras campañas de concientización ciudadana. Fomentar la colaboración de algún medio de comunicación relevante en el país, de manera que se condiga acceder mejor a los ciudadanos y conseguir recursos para continuar las acciones.

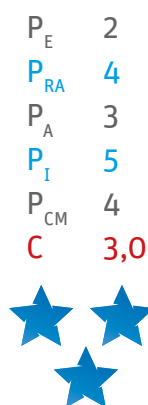
REFERENCIAS	<p>Fondo de Prevención Vial (www.fpv.org.co/) Página web de la campaña: inteligenciavial.com/</p>
-------------	--

3.1.16. PROGRAMA DE CERTIFICACIÓN “MOVILIDAD SEGURA” [COSTA RICA]

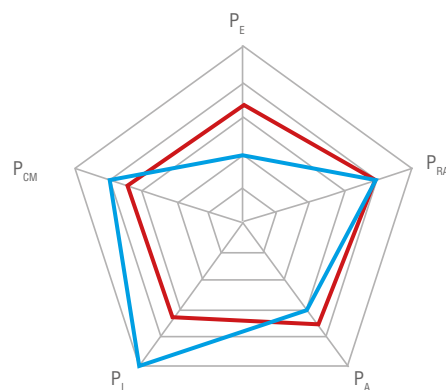


FACTOR HUMANO	PROGRAMA DE CERTIFICACIÓN “MOVILIDAD SEGURA”
ENTIDAD PROMOTORA:	Automóvil Club de Costa Rica - Entidad privada.
BENEFICIARIOS	Grupo particular de usuarios: instructores de manejo.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Cursos de certificación a instructores de manejo de automóviles y de motocicletas.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	En octubre del 2011 se inició el programa anual.
DESCRIPCIÓN	<p>Como parte de las actividades y proyectos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 de las Naciones Unidas, el Automóvil Club de Costa Rica inició en octubre del 2011 un curso de certificación de instructores por parte de un representante de la Federación Internacional del Automóvil (FIA).</p> <p>El curso de certificación denominado de MOVILIDAD SEGURA tiene dos énfasis: uno para escuelas de manejo de automóviles y otro para escuelas de manejo de motocicletas.</p> <p>Uno de los objetivos del curso es analizar las situaciones de tránsito cotidiano y en la etapa práctica realizar simulaciones que ayuden a evitar el accidente.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como medio.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	Constituye un avance en la profesionalización de la educación vial del país contribuyendo a alcanzar las metas establecidas por el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.
ÉXITO	Contempla aspectos teóricos y prácticos lo que garantiza una formación completa de los instructores de manejo.

PUNTUACION DE LA MEDIDA



— PROMEDIO
— PROGRAMA DE CERTIFICACIÓN “MOVILIDAD SEGURA”



Continuación a la medida de programa de certificación “movilidad segura”

ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> • Incorpora criterios de seguridad vial en la formación de los instructores de manejo de automóviles y motocicletas. • Crea un sistema completo de formación que incorpora aspectos teóricos y aspectos prácticos mediante simulaciones.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • No existe un marco legal que establezca la obligación de realizar el programa de certificación a instructores de manejo. • Se trata de un programa voluntario, promovido por una entidad privada que no cuenta con el respaldo de ninguna entidad pública relacionada con la seguridad vial. • La iniciativa carece de continuidad temporal, se ha impartido un único curso anual en el año 2011.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • Fomentar la colaboración de alguna entidad pública al programa, de forma que se genere un mayor compromiso del colectivo de instructores con la seguridad vial, pieza clave del tránsito. • La experiencia en su conjunto podría replicarse a otro colectivo como el de los conductores profesionales.
REFERENCIAS		www.automovilclubcr.com

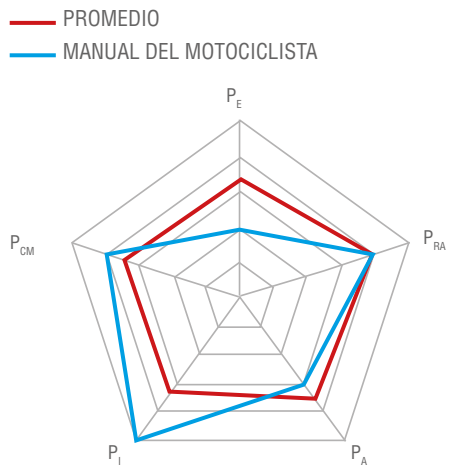
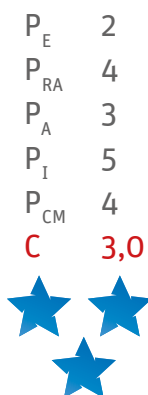
3.1.17. MANUAL DEL MOTOCICLISTA (COSTA RICA)



FACTOR HUMANO	MANUAL DEL MOTOCICLISTA
ENTIDAD PROMOTORA:	Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) – Entidad pública.
BENEFICIARIOS	Grupo particular de usuarios: motociclistas.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Manual que recoge consejos y recomendaciones para los usuarios de vehículos de dos ruedas a motor.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Iniciada en el año 2013.
DESCRIPCIÓN	<p>El Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) en conjunto con la Asociación de Importadores de Motocicletas y Afines (AIMA) entregó a cientos de motociclistas el “Manual del Motociclista 2013”, que ofrece a los conductores recomendaciones y consejos acerca de la conducción en carretera en este tipo de vehículo, así como el tipo de vestimenta adecuada, el tipo de casco y sus características.</p> <p>Se trata de un documento de consulta rápida, que busca ser de utilidad para sus usuarios.</p> <p>Índice del manual:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conocer la motocicleta • Manejo seguro • ¿Por qué el casco salva vidas? • Una vestimenta adecuada • Motociclista responsable • Control básico de la motocicleta • Distancia divino tesoro • Adelantar o ser adelantado • Nunca se comparte un carril • Atención a “sorpresas” en la carretera • Superficies resbalosas • Eventualidades y como responder • Transportar carga y pasajeros • Viaje en grupo • Lucidez ante todo • Extracto de la Ley de Tránsito <p>Actualmente se está preparando una actualización del manual.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como medio.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	Ante el gran aumento en la demanda de motocicletas como medio de transporte en el país, el Manual busca mejorar la conducción de estos vehículos en carretera constituyendo una herramienta de mejora de la cultura vial de los motociclistas, siendo su principal objetivo la reducción de los accidentes de tránsito.
ÉXITO	Se han entregado más de 10.000 ejemplares en las carreteras del país.

Continuación a la medida de manual del motociclista

PUNTUACION DE LA MEDIDA



ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> La distribución gratuita del manual a los conductores de motocicletas, garantiza un mayor alcance de la medida. Acción perdurable en el tiempo – actualmente se está preparando el manual del motociclista 2014.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> La distribución del manual, si no está acompañada de una fuerte labor de control asociado a multas, no garantiza, por sí mismo, el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los motoristas. No existen indicadores acerca de la efectividad de la medida en la siniestralidad de este grupo de usuarios.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> El material de referencia publicado puede servir para replicar el manual, adaptándolo convenientemente, a otros colectivos. Establecer un programa de control y seguimiento del cumplimiento de la normativa de tránsito por parte de los motociclistas.

REFERENCIAS

www.csv.go.cr
ebookbrowse.net/manual-del-motociclista-2013-pdf-d677182346

3.1.18. CAMPAÑA “UNA MOTO ES UN VEHÍCULO” (COSTA RICA)



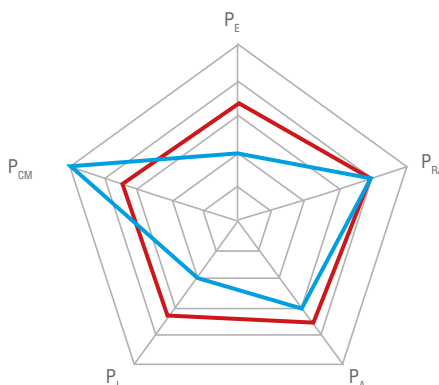
FACTOR HUMANO	CAMPAÑA “UNA MOTO ES UN VEHÍCULO”
ENTIDAD PROMOTORA:	Iniciativa impulsada por IQ Radio, con el aval del MOPT (Ministerio de Obras Públicas y Transportes) y el COSEVI (Consejo de Seguridad Vial), y el apoyo de la Policía de Tránsito.
BENEFICIARIOS	Grupo particular de usuarios: conductores.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Campaña visual e informativa que pretende generar respeto para el usuario de motocicletas. El vehículo estuvo transitando por las calles de la capital durante un mes, y también estuvo expuesto en algunos eventos. La campaña indicaba que “... si tenés la suerte de verlo, tómale una foto y compártala con el hashtag una moto es un vehículo...”
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Iniciada en marzo de 2014, tuvo la duración de un mes.
DESCRIPCIÓN	El proyecto busca generar conciencia entre motociclistas y automovilistas. Es vital entender que ambos deben respetarse mutuamente y lo más importante, que ambos deben obedecer las leyes de circulación. El objetivo principal de la campaña es disminuir la cantidad de accidentes de tránsito diarios que suceden en el país, que cuestan vidas humanas y sufrimiento a muchas familias, así como miles de millones de colones en atención médica y seguros. Para la campaña se creó el sitio web www.unamotoesunvehiculo.com que da a conocer mucho más acerca de ésta iniciativa, donde el usuario puede encontrar datos estadísticos, videos, noticias recientes, consejos y la Ley de Tránsito que puede descargar.
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como bajo.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	El simple hecho de entender y respetar que una moto también es un vehículo; que como tal, dispone del mismo espacio y derecho de la carretera que un automóvil, puede ayudar a evitar miles de accidentes.
ÉXITO	Las ventas de vehículos de dos ruedas, se han disparado a 30.000 unidades por año, en comparación con años anteriores cuya venta no superaba los 4.000 por año. Según datos del departamento de Investigación del COSEVI, durante el primer trimestre 2014, han fallecido 63 personas, 18 viajaban en motocicleta, lo que representa el 28,5% del total de decesos registrados en ese período. En el año 2013, 75 personas perdieron la vida en esas condiciones, lo que significó el 26 % del total de fallecidos (288 in situ). Esta constante hace pensar que los motociclistas insisten en irrespetar la ley de tránsito, en realizar maniobras indebidas y en no utilizar dispositivos de seguridad que reduzcan el riesgo de lesiones o muerte. Pero también reflejan que los conductores de vehículos, irrespetan el espacio que por ley también les corresponde a los motociclistas y transgreden la norma de cordialidad y paz en las carreteras.

Continuación a la medida de campaña “una moto es un vehículo”

PUNTUACION DE LA MEDIDA

P_E 2
 P_{RA} 4
 P_A 3
 P_I 2
 P_{CM} 5
C 2,8


— PROMEDIO
— CAMPAÑA “UNA MOTO ES UN VEHÍCULO”



ANÁLISIS DE RESULTADOS	
FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> La campaña contribuye a crear una conciencia de respeto en el ámbito vial entre todos los usuarios de la vía y de la sociedad en general, promoviendo la igualdad, el acatamiento y tolerancia entre todos los conductores. Incorpora una fuerte carga de importancia social, no sólo de los conductores, sino de toda la sociedad, por lo que contribuye a crear un sentimiento de implicación con el proyecto.
DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Se trata de una experiencia aislada. A pesar de ser una campaña de alcance nacional el vehículo con el que se realiza parte de la campaña únicamente recorre las calles de la capital. La iniciativa carece de continuidad temporal, ha tenido un mes de duración, lo que le resta efectividad en la concientización de la sociedad. Dificultades para medir realmente su eficacia.
OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Aumentar el alcance de la campaña haciendo circular el vehículo por otros pueblos y ciudades. Fomentar la colaboración con algún medio de comunicación relevante en el país, de manera que se consiga acceder mejor a los ciudadanos y conseguir recursos para continuar con la iniciativa. La experiencia en su conjunto podría adaptarse para concientizar a la población sobre la importancia de la seguridad vial y otros usuarios vulnerables como peatones, ciclistas, etc.

REFERENCIAS

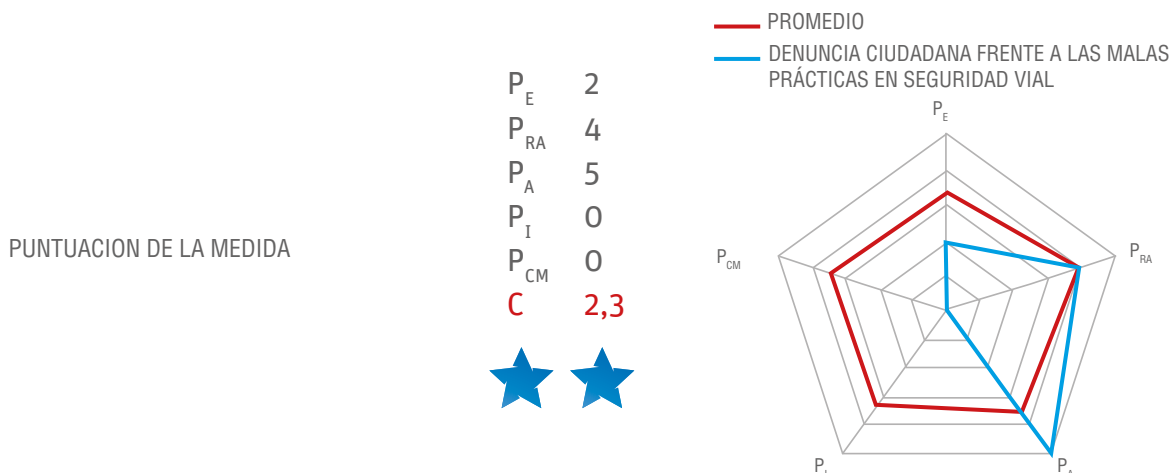
unamotoesunvehiculo.com
www.csv.go.cr

3.1.19. DENUNCIA CIUDADANA FRENTE A LAS MALAS PRÁCTICAS DE SEGURIDAD VIAL (ECUADOR)



FACTOR HUMANO	DENUNCIA CIUDADANA FRENTE A LAS MALAS PRÁCTICAS EN SEGURIDAD VIAL
ENTIDAD PROMOTORA:	<p>Ministerio de Transportes y Obras Públicas de Ecuador – entidad pública. Agencia Nacional de Tránsito (ANT) – entidad pública. Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (FONSAT) – entidad pública. Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE) – entidad pública. Policía Nacional – entidad pública.</p>
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	<p>Campañas de sensibilización en medios de comunicación y páginas webs. Conferencias.</p>
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Iniciada en el año 2012.
DESCRIPCIÓN	<p>Se trata de una iniciativa dentro de la campaña “Párale el Carro”, que se está desarrollando con el objetivo de difundir la seguridad vial, el respeto a las normas de circulación y, en general, para evitar los accidentes de tránsito.</p> <p>La campaña enfatiza 4 pilares fundamentales: exceso de velocidad, mal uso del celular, irrespeto al ciclista y manejar en estado etílico. Se busca también que los ciudadanos denuncien las malas prácticas de seguridad a través de los números 911 en las provincias de Guayas, Santa Elena, Azuay y Cañar; y del 101 en el resto del país.</p> <p>Para que la campaña sea un éxito se han puesto en marcha otros procesos como la revisión vehicular, educación vial, controles, etc.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	<p>Este tipo de iniciativas suponen una mayor implicación de los ciudadanos en los problemas de la seguridad vial.</p> <p>Además, el seguimiento de las denuncias o quejas lo hacen las entidades responsables en cada caso que son la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE), el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) y el Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (FONSAT), con capacidad para combatir las imprudencias en las vías.</p>
ÉXITO	<p>La Policía Nacional, informó que 6.328 personas fueron sancionadas y 237 personas detenidas por exceder los límites de velocidad (cifras dadas hasta agosto de 2012). Pero el verdadero éxito de estos controles es haber reducido los niveles de accidentabilidad en un 10 % y que para seguir bajando este porcentaje es necesario el compromiso de todos los ecuatorianos.</p>

Continuación a la medida de denuncia ciudadana frente a las malas prácticas de seguridad vial



ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> • Contribuye a crear una conciencia en toda la sociedad sobre la importancia de los cuatro aspectos claves para la seguridad vial. • La incorporación de acciones de comunicación, garantiza el acceso a la información de un mayor volumen de público objetivo.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • La denuncia ciudadana puede tener una cierta carga subjetiva que no represente la realidad de la situación. • Este tipo de iniciativas requiere ser alimentada con novedades, mensajes, acciones, etc. con mucha regularidad para motivar a sus seguidores; si este no se logra, los seguidores podrían perder entusiasmo progresivamente, generando que la campaña se diluya. • El sistema, si no está acompañado por una fuerte labor de control asociado a multas, puede restar efectividad a la medida.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • La experiencia podría adaptarse para concientizar a la sociedad en otros aspectos claves para la seguridad vial no contemplados actualmente. • Fomento de la colaboración de algún medio de comunicación relevante en el país, de manera que se consiga acceder mejor a los ciudadanos y conseguir recursos para continuar con las acciones.

REFERENCIAS	<p>es-es.facebook.com/paraleelcarro</p> <p>www.obraspublicas.gob.ec/campana-permanente-de-educacion-en-seguridad-vial-parale-el-carro/</p>
-------------	--

3.1.20. PARQUE VIAL LÚDICO (ECUADOR)



FACTOR HUMANO	PARQUE VIAL LÚDICO “EL PARAISO”
ENTIDAD PROMOTORA:	Empresa Pública de Movilidad, Tránsito y Transporte de la Municipalidad de Cuenca (EMOV EP) - Entidad pública.
BENEFICIARIOS	Grupo particular de usuarios: niños y niñas entre 5 y 10 años de edad.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Municipal: Cuenca.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	<p>Folleto, desplegable, redes sociales.</p> <p>Capacitaciones a las Escuelas de forma vivencial: Un equipo de 24 Agentes Civiles de Tránsito de la Empresa Pública de Movilidad, Tránsito y Transporte de la Municipalidad de Cuenca, EMOV EP, serán los facilitadores que se encarguen de la información, transmisión y comunicación de la materia de Educación Vial.</p>
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Iniciado en noviembre de 2013 con una duración indefinida.
DESCRIPCIÓN	<p>El Parque Vial “El Paraíso” es una réplica real del sistema vial de la ciudad de Cuenca, en donde se manifiesta cada componente de la movilidad como los peatones, ciclistas, buses, autos particulares y los Agentes Civiles de Tránsito; con la intención de que los niños y niñas participantes de este modelo de aprendizaje, sean practicantes y portavoces de normas básicas como el respeto y la prevención que profesa la Seguridad Vial.</p> <p>Objetivos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Establecer una cultura en los niños de Cuenca como actores principales en el sistema de movilidad. 2. Formación del comportamiento de los niños como usuarios de las vías públicas en su faceta de peatón, ciclista o conductor. 3. Que los niños conozcan las facultades y funciones de un Agente Civil de Tránsito. 4. Generar un espacio recreativo - educativo para poner en práctica la información recibida en temas de educación vial. <p>El método de enseñanza que se utiliza sobre la temática de movilidad, tránsito y seguridad vial es la acción participativa, interactiva y comunicativa con los niños y niñas. De esta manera se pretende incentivar la recepción de los temas a tratar, para consolidar los conocimientos de una forma práctica y didáctica utilizando un lenguaje comprensible para llegar a los educandos.</p> <p>Actividades programadas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Exposiciones Audiovisuales: donde se darán a conocer los derechos y obligaciones de los peatones, ciclistas y conductores así como las funciones de los agentes de tránsito. • Función de títeres: Con esto se hará la inducción al parque vial en una presentación animada que informe de las actividades a realizarse en el recorrido. <p>Recreaciones de escenas en donde los niños y las niñas participen como actores de la movilidad y agentes de tránsito.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	\$90.000,00
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	<p>Busca sembrar conciencia en la niñez a través de la educación vivencial sobre el funcionamiento del sistema de movilidad y el respeto convirtiendo a los niños de las escuelas en practicantes y portavoces de una nueva cultura de seguridad vial, cuyos resultados se verán reflejados, a largo plazo, en la disminución y prevención de los accidentes de tránsito.</p>

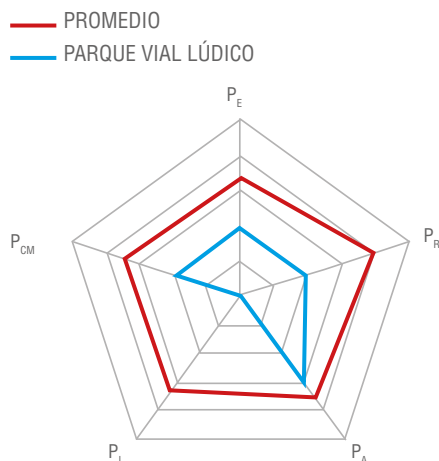
Continuación a la medida de parque vial lúdico “el paraíso”

ÉXITO

No existía ningún programa de Educación Vial, dirigido a niños, ni tampoco se contaba con la infraestructura física destinada para este fin. Desde su creación, alrededor de 18.000 niños de diferentes escuelas de la ciudad de Cuenca, han sido capacitados en educación en Seguridad Vial, y cuentan con una infraestructura física para aprender de manera lúdica.

PUNTUACION DE LA MEDIDA

P_E 2
 P_{RA} 2
 P_A 3
 P_I 0
 P_{CM} 2
C 1,9



ANÁLISIS DE RESULTADOS

FORTALEZAS

- La formación estudiantil la realizan agentes civiles de tránsito especialmente capacitados en la materia.
- Incorpora la educación y el aprendizaje activo como piezas clave para la transmisión de criterios de seguridad vial, buscando generar una conciencia social entre los más jóvenes.

DEBILIDADES

- Para su sostenibilidad en el tiempo son necesarios importantes recursos económicos.
- La educación vial no está incluida en el currículo escolar del país.
- Limitado alcance territorial: el parque vial está destinado a la municipalidad de Cuenca, no contemplándose la utilización del mismo por otros municipios cercanos.

OPORTUNIDADES

- La experiencia en su conjunto podría trasladarse a otros municipios del país.
- El material utilizado puede servir para replicar el modelo, convenientemente adaptado, en otros colegios de municipios próximos que puedan acceder al parque vial lúdico “El Paraíso”.

REFERENCIAS

EMOV EP Cuenca www.emov.gob.ec/
 Facebook EMOV EP Cuenca <https://es-es.facebook.com/emovepcuenca>

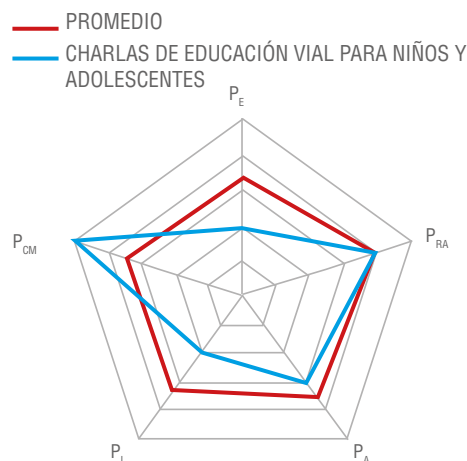


3.1.21. CHARLAS DE EDUCACIÓN VIAL PARA NIÑOS Y ADOLESCENTES (GUATEMALA)

FACTOR HUMANO		CHARLAS DE EDUCACIÓN VIAL PARA NIÑOS Y ADOLESCENTES	
ENTIDADES PROMOTORAS:	Dirección General de Protección y Seguridad Vial – Entidad pública.		
BENEFICIARIOS	Grupos particulares de usuarios: Institutos, escuelas y colegios.		
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.		
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	<p>Material informativo: Material impreso y en digital sobre educación y seguridad vial.</p> <p>Acciones formativas: Charlas, talleres viales, parque vial, loterías viales, show de títeres, juegos formativos de educación vial, espacios televisivos y de radio sobre educación vial.</p> <p>Campañas sobre la semana de la seguridad vial.</p>		
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Iniciada en enero de 2014. Finaliza el 31 de diciembre de 2014		
DESCRIPCIÓN	<p>Población con falta de conocimiento del tema de educación y seguridad vial y por consecuencia la escasa o nula divulgación de temas viales en los centros educativos, lo que se reflejaba en un gran número de hechos de tránsito.</p> <p>Por medio de material gráfico, dinámicas, conferencias y charlas, en un lenguaje adecuado para estos grupos objetivo, se logra la formación y educación sobre la importancia de la seguridad vial en Guatemala.</p> <p>El objetivo es lograr, a mediano plazo, reducir la accidentalidad vial y las consecuencias colaterales de la misma.</p>		
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	<p>Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como bajo coste de puesta en marcha y mantenimiento.</p> <p>Se financia mediante fondos públicos locales.</p>		
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	<p>Es una cadena de acciones positivas con un dos objetivos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fomentar en el niño y en el joven la importancia de una buena cultura vial. 2. Alertarlos sobre los riesgos que corren al ser un grupo vulnerable en las estadísticas de accidentes de tránsito. 		
ÉXITO	Se busca promover que el Ministerio de Educación implemente en el currículo de estudio el tema de la educación vial, con el objetivo de reducir las tasas de accidentes y hechos viales a nivel nacional mediante el aumento de los conocimientos sobre ese tema entre la población más joven.		

PUNTUACION DE LA MEDIDA

P_E 2
 P_{RA} 4
 P_A 3
 P_I 2
 P_{CM} 5
C 2,8



Continuación a la medida de charlas de educación vial para niños y adolescentes

ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> • Creación de un programa completo de formación, que incluye material educativo y acciones de comunicación. • Campaña impartida por personas con conocimientos de educación vial, adaptada al público objetivo, lo que aumenta la efectividad de la misma.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • No existe un marco legal que incluya la educación vial en el currículo escolar, por lo que no se garantiza la impartición en todos los centros de enseñanza. • Para su sostenibilidad en el tiempo, se necesitan recursos económicos.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • Fomento de la colaboración con algún medio de comunicación relevante en el país, de forma que se consiga acceder mejor a la sociedad. • El material de referencia que se ha elaborado puede ser utilizado para replicar el modelo, adaptándolo convenientemente a otros sectores como por ejemplo universitarios, conductores profesionales, etc.
REFERENCIAS	<p>www.provial.gob.gt/</p>	

3.1.22. CAPACITACIÓN PROFESIONAL A CONDUCTORES DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA Y TRANSPORTE EXTRAURBANO (GUATEMALA)



FACTOR HUMANO	CAPACITACIÓN PROFESIONAL A CONDUCTORES DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA Y TRANSPORTE EXTRAURBANO (CAMIONES DE CARGA, TRÁILER, FURGONES CONTENEDORES Y DE REMOLQUE)
ENTIDAD PROMOTORA:	Dirección General de Protección y Seguridad Vial – Entidad pública.
BENEFICIARIOS	Grupos particulares de usuarios: <ul style="list-style-type: none"> • Empresas privadas que brindan el servicio de transporte de carga y transporte extraurbano. • Conductores de transporte organizados en cooperativas o asociaciones.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Material informativo: Material impreso y digital sobre educación vial. Controles policiales: Actividad de control permanente en las principales rutas nacionales. Acciones formativas: Capacitación y sensibilización. Presentaciones educativas y videos de accidentes.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Iniciada en enero de 2014. Finaliza el 31 de diciembre de 2014.
DESCRIPCIÓN	Por medio de capacitación presencial se busca sensibilizar a los conductores de transporte de carga pesada y transporte extraurbano sobre los factores que influyen en los accidentes de tránsito, haciendo énfasis en los principales puntos negros de accidentalidad de las carreteras de Guatemala.
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como bajo. Se financia mediante fondos públicos locales.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	Es una buena práctica porque ataca el problema de raíz al fomentar la cultura vial, enfocada a los conductores quienes por negligencia o imprudencia provocan un gran número de accidentes. Por medio de videos y fotografías en escenarios de accidentes de las rutas que ellos transitan se logra un efecto sensibilizador sobre las consecuencias de un accidente y su magnitud.
ÉXITO	Según las estadísticas de las empresas que manejan estas charlas de manera permanente, se ha logrado reducir el número de accidentes de tránsito desde su implementación hasta la fecha, mostrando con esto su efectividad. El acercamiento con las autoridades que imparten las capacitaciones genera una mayor confianza en los conductores.

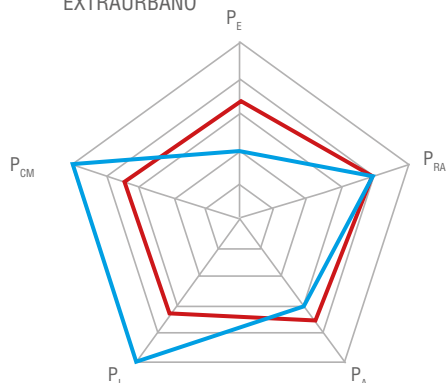
Continuación a la medida de capacitación profesional a conductores de transporte de carga pesada y transporte extraurbano

PUNTUACION DE LA MEDIDA

P_E 2
 P_{RA} 4
 P_A 3
 P_I 5
 P_{CM} 5
C 3,1



— PROMEDIO
— CAPACITACIÓN PROFESIONAL A CONDUCTORES DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA Y TRANSPORTE EXTRAURBANO



ANÁLISIS DE RESULTADOS

FORTALEZAS

- Incorporación de criterios de seguridad vial en un colectivo profesional que hasta el momento no recibía formación en ese sentido.
- Generación de un mayor compromiso de los conductores profesionales con la seguridad vial, como pieza clave del tránsito.
- Creación de un programa completo de formación impartido por expertos capacitados en seguridad vial.
- La iniciativa está acompañada de una fuerte labor de control policial, lo que aumenta su efectividad.

DEBILIDADES

- Para la sostenibilidad en el tiempo de la campaña, se requieren importantes recursos económicos.
- Falta de datos sobre la eficacia de la medida.

OPORTUNIDADES

- El material elaborado puede servir para replicar el modelo a vías urbanas, adaptándolo convenientemente.
- La experiencia en su conjunto podría trasladarse a otros grupos de conductores profesionales.

REFERENCIAS

www.provial.gob.gt,

www.costacosta.net,

www.hino.com.gt

Trans Company Guatemala, Hino Guatemala, Rutas Orientales, Transporte Bocamontense, Transporte Costa a Costa, por mencionar algunas.

3.1.23. CAPACITACIÓN A PILOTOS REPARTIDORES DE COMIDA RÁPIDA EN MOTOCICLETA [GUATEMALA]



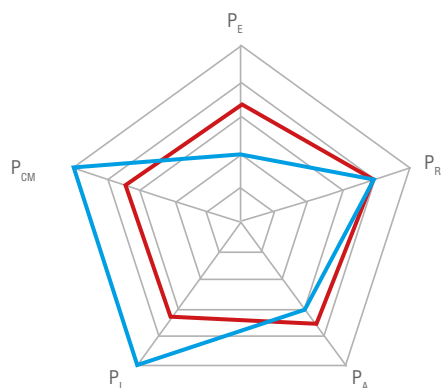
FACTOR HUMANO	CAPACITACIÓN A PILOTOS REPARTIDORES DE COMIDA RÁPIDA EN MOTOCICLETA
ENTIDADES PROMOTORAS:	Dirección General de Protección y Seguridad Vial – Entidad pública.
BENEFICIARIOS	Grupos particulares de usuarios: Empresas del sector de restaurantes repartidores de comida rápida.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Local.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Material informativo: Material impreso y digital sobre educación vial y el correcto uso de las motocicletas. Acciones formativas: Charlas de educación y seguridad vial con énfasis en la conducción de motocicletas y los cambios en la ley y reglamento de tránsito.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Iniciada en enero de 2014. Finalizará el 31 de Diciembre de 2014.
DESCRIPCIÓN	La capacitación a repartidores de comida rápida en motocicletas busca educar y concientizar sobre los riesgos de conducir a excesiva velocidad y sin casco, ayudando a reducir el número de accidentes de tránsito ocasionados por motociclistas. Así mismo, se busca actualizarlos en las modificaciones en la Ley de Tránsito.
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como bajo. Se financia mediante fondos públicos locales.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	Porque es un segmento poblacional resistente a las normativas y se contribuye al cambio de actitud en el uso de la vía y el respeto al peatón. También cabe señalar que, en muchos casos de accidentes de motocicleta los resultados son fatales por lo cual educar y sensibilizar sobre los daños colaterales es muy importante a la vez que ellos se convierten en entes reproductores del conocimiento recibido.
ÉXITO	Charlas de educación vial impartidas en numerosas empresas de comida rápida a domicilio.

PUNTUACION DE LA MEDIDA

P_E 2
 P_{RA} 4
 P_A 3
 P_I 5
 P_{CM} 5
C 3,1



— PROMEDIO
 — CAPACITACIÓN A PILOTOS REPARTIDORES DE COMIDA RÁPIDA EN MOTOCICLETA



Continuación a la medida de capacitación a pilotos repartidores de comida rápida en motocicleta

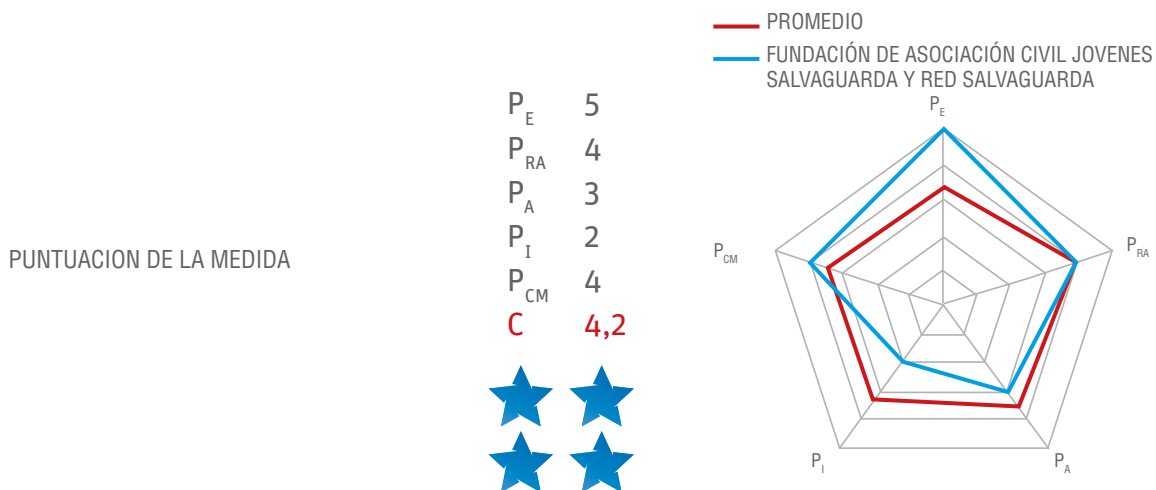
ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> Acción de concientización en los usuarios de motocicleta, con lo que se busca mejorar la educación y el respeto vial. Generación de un mayor compromiso de los repartidores de comida rápida en motocicleta.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Se trata de una experiencia aislada, con un breve periodo de duración. Se deberían implantar acciones globales para la mejora de la seguridad vial en repartidores, como uno de los problemas clave de seguridad vial en los países de ALC.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> El material elaborado puede servir para replicar el modelo, adaptándolo convenientemente, a otras ciudades. La experiencia en su conjunto podría trasladarse a otros colectivos de transportistas profesionales.
REFERENCIAS		<p>www.provial.gob.gt/ Dominos Pizza, Restaurante los Cebollines</p>

3.1.24. FUNDACIÓN DE ASOCIACIÓN CIVIL JOVENES SALVAGUARDA Y RED SALVAGUARDA (MÉXICO)



FACTOR HUMANO	FUNDACIÓN DE ASOCIACIÓN CIVIL JOVENES SALVAGUARDA Y RED SALVAGUARDA
ENTIDAD PROMOTORA:	Asociación Civil Jóvenes Salvaguarda.
BENEFICIARIOS	Grupos particulares de usuarios: jóvenes de 15 a 29 años.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Manual, flyer, power point. Curso-taller, activaciones en las calles, capacitaciones semestrales.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Fundación creada en 2011. Campaña de concientización de noviembre de 2012 a marzo de 2013.
DESCRIPCIÓN	<p>En 2011 se funda “Jóvenes Salvaguarda AC” con la misión de prevenir en los jóvenes que se vean involucrados en accidentes viales, y en caso de no poder evitarlo, que disminuyan las consecuencias preservando la vida. Con la visión de ser una institución modelo del trabajo con jóvenes, en concientización, acción y educación en la seguridad vial para salvaguardar su futuro y el valor de la vida.</p> <p>Se imparten talleres desde la educación secundaria hasta la universidad, llevando información y actividades interactivas para la concientización y sensibilización, de una manera sencilla y clara que modifique conductas de riesgo como: conducir con alcohol, uso del cinturón de seguridad y el respeto a la velocidad límite.</p> <p>Se diseñó un curso de cuatro capítulos FORMADORES JUVENILES POR LA SEGURIDAD VIAL, con apoyo de organismos internacionales como la Organización Panamericana de la Salud e Instituciones Públicas de Gobierno Estatales y Municipales, realizando un compromiso de los participantes para llevar la información a más jóvenes y disminuir las muertes y lesiones por causa de los siniestros viales.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	\$450,000 pesos mexicanos procedentes de ayuda estatal, fondos públicos y ayudas internacionales (aproximadamente 34.500\$).
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	<p>La Universidad John Hopkins evaluó la Fundación, arrojando como resultado un 50% de efectividad en el cambio de conducta de los jóvenes con respecto a la conducción bajo los influjos del alcohol. En conjunto con otras acciones de organismos de Gobierno y sociedad civil se redujo el 15% en accidentes viales del 2009 al 2012.</p> <p>Al integrar a los jóvenes en actividades sociales, siendo ellos los protagonistas, evita la desviación de los mismos a actividades violentas.</p>
ÉXITO	<ul style="list-style-type: none"> • 5 grupos Salvaguarda dedicados a la seguridad vial en México. • En Jalisco se reconoció la participación de la Fundación en la reducción de accidentes de tránsito en un 15% de 2009 a 2012. • Se ha llegado a 4 estados y se tiene como objetivo llegar, a partir de agosto de 2014, a 10 estados nuevos de la República Mexicana, para lograr un mayor alcance en la disminución de lesiones y muertes en jóvenes por causa del alcohol y la conducción. Con un valor agregado de disminuir la violencia juvenil que se está viviendo en el país.

Continuación a la medida de fundación de asociación civil jóvenes salvaguarda y red salvaguarda



ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> • Contribuye a la concientización juvenil sobre la importancia de tres temas de seguridad vial: Alcohol, cinturón de seguridad y velocidad. • Creación de un programa completo de formación, que incluye la formación de formadores. • Incorpora la educación y el aprendizaje activo como piezas clave para la transmisión de criterios de seguridad vial.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • No considera otros factores claves para la mejora de la seguridad vial como puede ser el consumo de drogas, el cansancio, etc. • Este tipo de iniciativas requiere ser alimentada con novedades, mensajes, acciones, etc. con mucha regularidad, para motivar a sus seguidores y que no pierdan el entusiasmo progresivamente.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • Evaluar la posibilidad de incorporar acciones de comunicación para garantizar el acceso a la información de un mayor volumen de público objetivo. • La experiencia podría adaptarse para concientizar a la sociedad en otros aspectos claves de la seguridad vial, no contemplados actualmente. • Fomento de la colaboración de algún medio de comunicación relevante en el país, de manera que se consiga acceder a un mayor número de jóvenes.

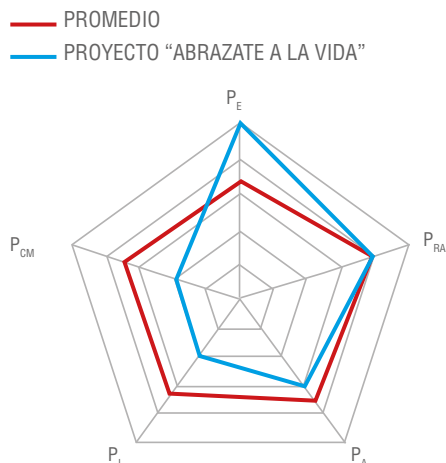
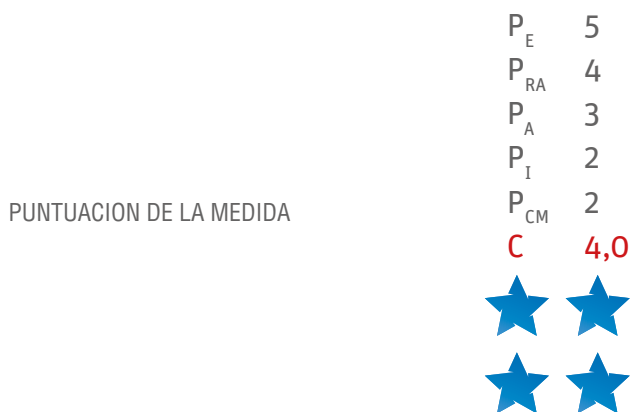
REFERENCIAS	<p>Jovenesalvaguarda.org Facebook Red Salvaguarda Twitter Jsalvaguarda: twitter.com/Jsalvaguarda jovenesalvaguarda.wordpress.com/</p>
-------------	--

3.1.25. PROYECTO “ABRAZATE A LA VIDA” (MÉXICO)



FACTOR HUMANO	PROYECTO “ABRAZATE A LA VIDA”
ENTIDAD PROMOTORA:	Víctimas de Violencia Vial AC - Asociación Civil.
BENEFICIARIOS	Grupos particulares de usuarios: Policía Vial.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Local: ciudades de Guadalajara y Zapopan.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Trípticos y volantes. Conferencias.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	INICIO: Enero 2013 - FIN: Diciembre 2014.
DESCRIPCIÓN	<p>El objetivo del proyecto “Abrázate a la Vida” es incrementar el uso de los Sistemas de Retención Infantil y del cinturón de seguridad, en las ciudades de Guadalajara y Zapopan en México y ayudar a la aplicación de los reglamentos de movilidad.</p> <p>En estas ciudades solo el 14% de los niños va sentado en un SRI hasta los 4 años, a partir de los 5 años solo el 7% los utiliza, en cuanto al cinturón de seguridad solo el 3% de los pasajeros de los asientos traseros lo utilizan.</p> <p>Se ha participado en diferentes escuelas, desde el kínder hasta la universidad para dar esta información tanto a los niños de una manera lúdica como a los padres; así mismo, se ha difundido la información a pediatras, ginecólogos y hospitales para que ellos hagan la recomendación de que cada niño que nace salga del hospital en un porta bebé y, además, durante la consulta de revisión del crecimiento del niño, el pediatra pregunte cómo va sentado en el automóvil.</p> <p>Por otro lado se participó en la elaboración de los reglamentos que incluyen el uso obligatorio del SRI hasta que los niños tengan una altura 1.45 m, logro obtenido en agosto del 2013;</p> <p>Actualmente se está capacitando a la policía vial para que pueda aplicar esa medida, siendo un ente educador para la sociedad</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	60,000 USD procedentes de ayudas internacionales.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	<p>En este Estado se registran un promedio de 4 muertos al día. Los conductores además de conocer que hay reglamentos que exigen el uso de SRI, tienen que empezar a utilizarlos, convencidos de que les pueden salvar la vida a sus hijos, creando un hábito que les lleve a utilizar el cinturón de seguridad en el futuro, cuando ellos manejen.</p> <p>La policía vial debe ser educadora, reconocida como una figura responsable que invite a aplicar las leyes lo antes posible, para así salvar más vidas.</p>
ÉXITO	<p>Antes del desarrollo del proyecto “Abrázate a la vida” no había un reglamento que hiciera obligatorio el uso de los sistemas de retención infantil (SRI).</p> <p>Actualmente se ha desarrollado un reglamento y se está concientizando a la sociedad sobre la importancia de los sistemas de retención infantil, aunque todavía no se están aplicando las multas.</p>

Continuación a la medida de proyecto “abrazate a la vida”



ANÁLISIS DE RESULTADOS	
FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> • Generación de un mayor compromiso tanto de los padres, como de los niños, jóvenes, y de la sociedad en general, sobre la importancia de utilizar los sistemas de retención adecuados. • Campaña de concientización que llega a los padres a través de diferentes entornos: colegios, universidades, hospitales, centros de salud, etc. lo que aumenta su efectividad
DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • La campaña, si no está acompañada por un marco legal de obligación de uso, así como de una fuerte labor de control y sanción policial, no garantiza por sí misma un 100% de cumplimiento.
OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • Fomentar la colaboración de los medios de comunicación de manera que se consiga acceder mejor a la población. • La experiencia en su conjunto podría trasladarse, convenientemente adaptada, a otros colectivos de riesgo como ciclistas, mayores, etc.

REFERENCIAS www.abrazatealavida.org
 Facebook Abrázate a la Vida

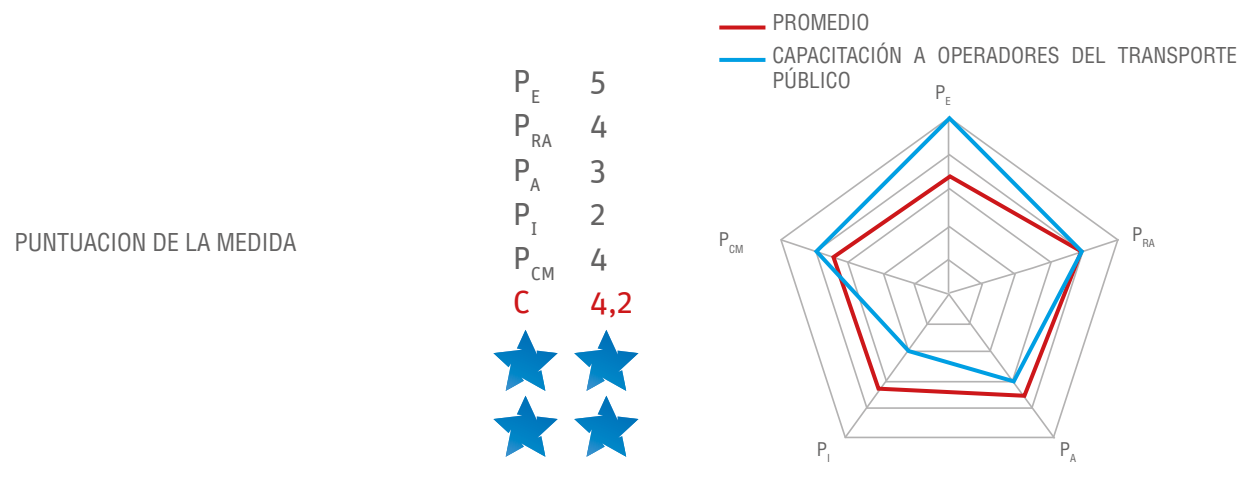
3.1.26. CAPACITACIÓN A OPERADORES DE TRANSPORTE PÚBLICO (MÉXICO)



FACTOR HUMANO	CAPACITACIÓN A OPERADORES DEL TRANSPORTE PÚBLICO
ENTIDAD PROMOTORA:	Instituto Profesional de Capacitación para el Transporte – Entidad privada.
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • Reforma en transporte público de pasajeros sustentada en la norma técnica aplicada en coordinación con el gobierno del Estado de Jalisco, mediante el nuevo modelo de transporte implementado en el reglamento y nueva Ley. - Norma Técnica de la Capacitación Permanente a los Operadores del Transporte Público del Estado de México NT-ST-ITEM- 011. • Aplicación de operativos de control policial a los conductores por la Secretaría de Movilidad en coordinación con la Secretaría de Salud a través del Consejo Estatal para la prevención de accidentes, bajo la supervisión del colectivo ciudadano. Se aplicaron auditorias viales a las unidades para la revisión físico mecánica, exámenes médicos a los operadores con pruebas de alcoholimetría y detección de sustancias diversas en la orina. • Acciones formativas.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Iniciada en 2011 se trata de una iniciativa permanente, con la capacitación de 40 horas como mínimo por año y evaluaciones certificadas por la Secretaría de Movilidad.
DESCRIPCIÓN	<p>El proyecto nace como un ejercicio revitalizante del tema de la capacitación en el transporte público de pasajeros, proponiendo una estrategia para la consolidación de una mayor y real calidad en el servicio, lograr un mejor nivel de seguridad en la operación y promover un mayor nivel de rentabilidad para los inversionistas.</p> <p>Los indicadores del transporte señalan la migración de los usuarios del transporte hacia el automóvil particular, el incremento de la accidentalidad y menores índices de rentabilidad para los transportistas. El proyecto de la Escuela del Transporte responde a la urgencia de recrear los esquemas de capacitación y la profesionalización real del transporte público.</p> <p>El proyecto se estructuró considerando la relevancia de cada parte para observar el conjunto integralmente, por lo que se identificaron 6 componentes principales que impactan la calidad del servicio prestado y en dónde la capacitación a su vez incidirá para promover el objetivo deseado.</p> <p>La Norma Técnica de la Capacitación Permanente a los Operadores del Transporte Público del Estado de México NT-ST-ITEM- 011, establece que “el Sistema Estatal de Capacitación, constituye un instrumento entre otros, para propiciar seguridad, eficiencia y calidad del servicio de transporte público por medio del desarrollo humano y profesional de sus prestadores, así como la eficiencia y competitividad de las empresas que para el efecto establezcan”. La realización tiene como objetivo atender las necesidades de formación profesional, capacitación, adiestramiento, actualización y desarrollo de los operadores de transporte público de pasajeros del Estado de México.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	<p>Costo aproximado por alumno: 2.000 pesos. Se estima incidir en casi tres mil conductores.</p> <p>Financiación privada.</p>

Continuación a la medida de capacitación a operadores del transporte público

¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	<ul style="list-style-type: none"> Permite contar con un programa de formación y capacitación de recursos humanos de alta calidad para coadyuvar en el desarrollo integral del sector transporte. Establece métodos y técnicas que contribuyan a mejorar la seguridad, calidad, modernidad, confiabilidad y eficiencia del servicio.
ÉXITO	Resultados tras su implementación: Se está a la espera de verificar, conforme a las estadísticas de los indicadores propios que arrojen la Secretaría de Movilidad y Salud, y las aseguradoras y mutualidades.



ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> Incorporación de criterios de seguridad vial en la formación de los operadores de transporte público, que hasta ahora no recibían capacitación en ese sentido. Iniciativa global que contempla: <ul style="list-style-type: none"> Una reforma legal que garantiza la durabilidad de la medida. Capacitación permanente a conductores mediante un programa de formación. Operativos de control policial que garantizan el cumplimiento de la normativa. Generación de un mayor compromiso del colectivo de operadores de transporte público con la seguridad vial, aspecto clave en el tránsito.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> No se aprecian.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> La experiencia en su conjunto podría trasladarse a otros grupos como taxistas, transportistas profesionales, etc.

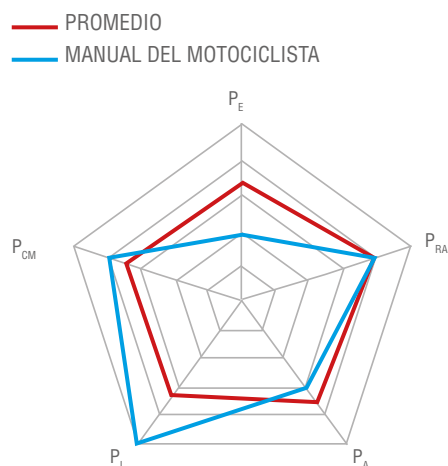
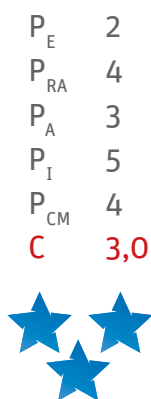
REFERENCIAS	www.edomex.gob.mx/legistelfon/doc/pdf/gct/2011/may131.PDF
-------------	--

3.1.27. MANUAL DEL MOTOCICLISTA (NICARAGUA)



FACTOR HUMANO	MANUAL DEL MOTOCICLISTA
ENTIDAD PROMOTORA:	Dirección de Seguridad de Tránsito de la Policía Nacional – entidad pública.
BENEFICIARIOS	Grupo particular de usuarios: motoristas.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Manual del Motociclista: documento de más de 50 páginas que explica desde el uso de las vías hasta cómo sentarse en una motocicleta.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Publicado en el año 2012, fue reeditado en el año 2013.
DESCRIPCIÓN	<p>El Manual proporciona a los motociclistas información sobre cómo obtener la licencia de conducir, les brinda entre otros, estrategias para evitar accidentes de tránsito y para mejorar su técnica de manejo, así como para mantener la motocicleta en buenas condiciones mecánicas.</p> <p>El Manual indica la posición correcta que el motociclista debe tener para maniobrar mejor, los puntos ciegos que debe tomar en consideración y cómo debe frenar.</p> <p>La entrega del Manual del Motociclista se suscribe dentro del “Convenio Marco de Cooperación para el Fortalecimiento de la Educación Vial en Nicaragua”, que el Grupo Pellas firmó con la Policía Nacional, el Ministerio de Educación, el Fondo de Mantenimiento Vial (FOMAV) y la Fundación Mapfre.</p> <p>El Manual fue distribuido en escuelas de manejo, centros de educación vial y a todo el que solicita una licencia para conducir una motocicleta.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como medio.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	Busca mejorar la conducción en carretera constituyendo una herramienta para mejorar la cultura vial de los motociclistas, siendo su principal objetivo la reducción de los accidentes de tránsito mediante el desarrollo de un plan de educación vial en todo el país.
ÉXITO	<p>Hasta la fecha se han repartido más de 5.000 ejemplares del Manual del Motociclista.</p> <p>Los motociclistas constituyen el segmento de conductores que aporta la mayor cantidad de accidentes de tránsito en el país.</p> <p>El Manual es importante para que los motociclistas sepan cómo conducir y por ende, protejan su vida y las de sus familiares.</p>

PUNTUACION DE LA MEDIDA



Continuación a la medida de manual del motociclista

ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> • La distribución gratuita del Manual a los conductores de motocicletas, garantiza un mayor alcance de la medida. • La iniciativa está alineada con el plan de educación vial del país.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • La distribución del Manual, si no está acompañada de una fuerte labor de control y sanción, no garantiza, por sí mismo, el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los motoristas. • No existen indicadores acerca de la efectividad de la medida en la siniestralidad de este grupo de usuarios.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • El material de referencia publicado puede servir para replicar el Manual a otros colectivos, adaptándolo convenientemente. • Establecer un programa de control y seguimiento del cumplimiento de la normativa de tránsito por parte de los motociclistas.
REFERENCIAS	<p>www.conaset.cl/wp-content/2014/01/libro_del_nuevo_conductor_motociclistas.pdf</p>	

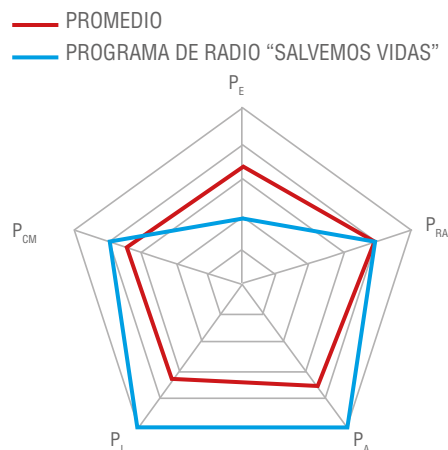


3.1.28. PROGRAMA DE RADIO “SALVEMOS VIDAS” (PARAGUAY)

FACTOR HUMANO	PROGRAMA DE RADIO “SALVEMOS VIDAS”
ENTIDAD PROMOTORA:	Aseguradora Tajy, propiedad Cooperativa SER (Seguridad en las Rutas) y la Cooperativa Ñee Coop Ltda. /Radio Viva 90.1 FM – entidad privada.
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Espacio radial semanal para el análisis y la reflexión sobre cómo prevenir accidentes de tránsito en la capital y el resto del país. La emisión se irradia los miércoles de 17:00 a 19:00 horas de la tarde y puede ser sintonizada en cualquier parte del país y del mundo a través de la web www.radioviva.com.py
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Iniciada en septiembre de 2013, continúa emitiéndose actualmente.
DESCRIPCIÓN	Programa que pretende abordar la diversa y compleja problemática de la vialidad en Paraguay y busca concientizar a la sociedad en la necesidad de tomar precauciones para conducir y conducirse por calles y rutas, dadas las cifras que marcan un crecimiento acelerado del parque automotor y por ende de siniestros.
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como medio.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	Paraguay posee una de las tasas más altas de mortalidad de jóvenes en accidentes de tránsito. Las cifras se disparan cuando se consideran a los lesionados que aumentan en número de 3.000 por semestre y que económicamente al Estado le cuestan más de 70 millones de guaraníes por persona accidentada. El alcohol sigue estando presente en un 30% de los siniestros. El 70% es ocasionado por motociclistas. Más de un millón y medio circulan en Paraguay y solo un 20% tiene condiciones o habilidades para hacerlo. El 35% de los motociclistas usa casco y 1 de cada 100 lo usa con niños sobre la bicicleta. El programa SALVEMOS VIDAS se constituye en una emisión que convoca a la ciudadanía a pensar en la familia, en los amigos, los vecinos y vecinas, en la seguridad y en la salud pública así como en el futuro de las generaciones que vendrán.
ÉXITO	El programa semanal de dos horas de duración lleva en antena más de un año.

PUNTUACION DE LA MEDIDA

P_E 2
 P_{RA} 4
 P_A 5
 P_I 5
 P_{CM} 4
C 3,2



Continuación a la medida de programa de radio “salvemos vidas”

ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> • Acción ejemplarizante de cómo los medios de comunicación se vuelcan en la seguridad vial. • La medida contribuye a crear una conciencia de respeto en el ámbito vial en toda la sociedad mediante la emisión de dos horas semanales hablando sobre seguridad vial, campañas, eventos, comentarios e interacción con la audiencia. • Alcance nacional a través de las ondas de radio e internacional mediante su emisión por internet.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • Se carece de indicadores que permitan valorar el alcance de la medida.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • Analizar el impacto que el programa está teniendo en la sociedad, valorando sus fortalezas y debilidades para poder incidir en las mismas.
REFERENCIAS		www.radioviva.com.py/notix/noticia/00133_-alvemo-vida--1.htm

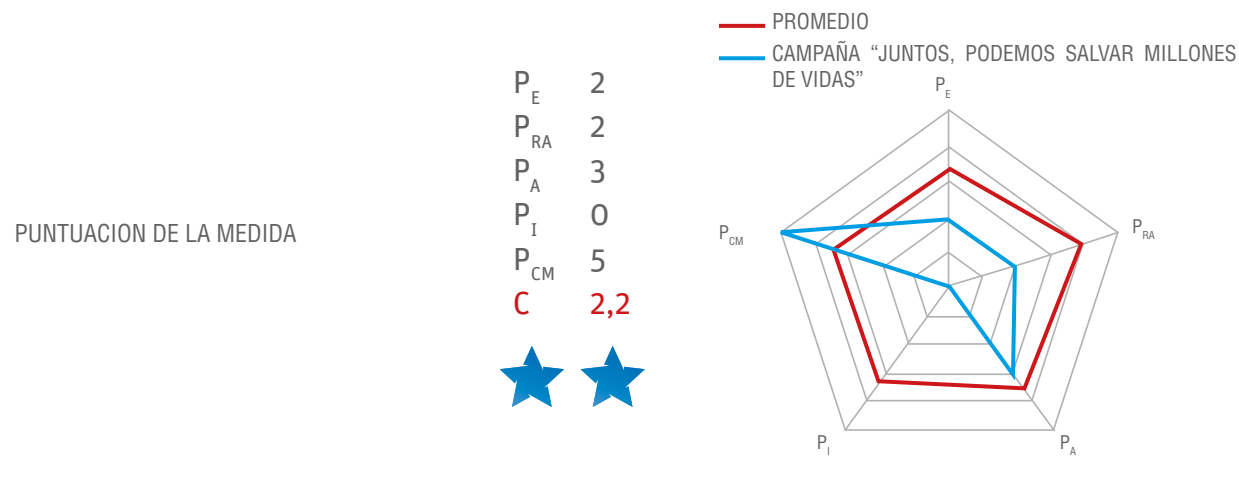
3.1.29. CAMPAÑA “JUNTOS, PODEMOS SALVAR MILLONES DE VIDAS” (PARAGUAY)



FACTOR HUMANO	CAMPAÑA “JUNTOS, PODEMOS SALVAR MILLONES DE VIDAS”
ENTIDAD PROMOTORA:	Iniciativa de RSE que tiene el apoyo de las Naciones Unidas y la FIA. Impulsada en Paraguay por TACPy.
BENEFICIARIOS	Grupos particulares de usuarios: Empresas, funcionarios, clientes, proveedores y comunidad.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Regional: Asunción.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	<p>Las empresas adheridas se comprometen a difundir mensajes simples pero que salvan vidas.</p> <p>La forma de concientizar depende de la creatividad de cada empresa y varía entre mensajes transmitidos directamente por el personal de atención al cliente, agregando una comunicación vial al discurso, leyendas en regalos o cortesías empresariales como pueden ser caramelos, redes sociales, folletería y el despliegue de carteles portados por modelos de pasarela, como ha hecho “Paraguay Alta Moda (PAM)”.</p> <p>Difusión de mensajes publicitarios, campañas visuales, etc... o la incorporación de la seguridad y la educación vial como cultura organizacional, a través de una política interna y medidas de mejoramiento de la seguridad vial, mediante charlas de concientización, pruebas de alcoholemia al personal de conducción, cursos de manejo defensivo, etc.</p>
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Iniciativa lanzada por TACP y en Paraguay en el año 2011, duración ininterrumpida.
DESCRIPCIÓN	<p>El objetivo de la iniciativa es comprometer al sector privado y otras organizaciones para emprender acciones que reviertan los daños ocasionados por los accidentes de tránsito.</p> <p>Juntos, podemos salvar millones de vidas es:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Una iniciativa de Responsabilidad Social Empresarial para promover políticas, prácticas y procedimientos de Seguridad Vial en la organización. • El compromiso de la Alta Dirección y Colaboradores de las organizaciones adheridas a la iniciativa para transmitir los mensajes de concientización. • Una convocatoria a empresas, organizaciones y a la sociedad civil para integrar una red de empresas que conjuntamente propongan y ejecuten acciones para mejorar la educación y seguridad Vial en sus grupos de interés. • Una oportunidad para aumentar la confianza en la empresa y mejorar su reputación e imagen corporativa. <p>Algunas de las acciones desarrolladas por las empresas participantes son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Agrofield SRL: Campaña de concientización en las redes sociales. • Petrobras Paraguay: Trivia de preguntas sobre seguridad vial, con premios “Un año socio TACPy”, con apoyo del Touring Club. • Yhaguy Repuestos – Mediagroup Entertainment y TACPy: para difusión del video “Soy un loco” producido por los colaboradores de Yhaguy Repuestos.
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Muy bajo costo – la estrategia es “...Un bajo costo de inversión y con una altísima tasa de impactos que dan una alta rentabilidad social y proporcionan sostenibilidad en el tiempo...” La campaña se financia mediante capital privado.

Continuación a la medida de campaña “juntos, podemos salvar millones de vidas”

¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	Aumenta la conciencia social. Según el Informe de la OMS, los accidentes de tránsito no están directamente relacionados con el aumento de su parque automotor, sino con los hábitos de los conductores. En Canadá y Estados Unidos, con el 66% de los vehículos del continente, se registra 28% de muertes por esta causa, mientras que el Cono Sur, con sólo el 20% de los vehículos, se produce el 36% de los decesos. (FUENTE: www.tacpy.com.py/abril-mayo-2013-r8).
ÉXITO	41 empresas adheridas a la iniciativa, comprometidas con educar y concientizar para salvar vidas.



ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciativa que fomenta el compromiso social por la seguridad vial. • No es una campaña con enfoque de corto plazo ni una alianza que implique aportes económicos lo que fomenta la participación en la misma.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • No contempla la concientización mediante formación ni la adopción de políticas de empresa para la mejora de la seguridad vial.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • Fomentar las actividades de difusión para aumentar el número de empresas adheridas.

REFERENCIAS	TACPy (www.tacpy.com.py/juntos-podemos-salvar-millones-de-vidas-cm1)
-------------	--

3.1.30. PROGRAMA “ALCOHOL Y CONDUCCIÓN” (URUGUAY)



FACTOR HUMANO	ALCOHOL Y CONDUCCIÓN - PROGRAMA ESPECIAL DE PREVENCIÓN Y CONTROL EN LA NOCHE DE LA NOSTALGIA
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	Material informativo. Controles policiales. Campaña de comunicación previa.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	<p>Desde 2009 se repite todos los años cada noche del 24 al 25 de Agosto.</p> <p>La “Noche de la Nostalgia” es el evento uruguayo de mayor convocatoria en lo que a salidas nocturnas se refiere a nivel nacional. Este Programa Especial consta de 4 componentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coordinación previa: El programa se inicia cada año al menos con un mes de anticipación a la fecha del evento (24 de agosto) con las primeras reuniones de coordinación de las distintas instituciones involucradas. Se definen las acciones que cada institución realizará así como los recursos materiales y el personal que dispondrán para el día del evento. - Campaña de comunicación: antes, durante y después del evento, procurando tener una alta visibilidad en los medios masivos (prensa, radio y televisión). El énfasis de la comunicación se orienta a transmitir a la población la importancia de no conducir si se toma alcohol. - Operativos de control: En las reuniones de coordinación las instituciones que tienen competencia para la fiscalización, determinan conjuntamente los puntos de control, en vías urbanas y en rutas nacionales. Todos los controles comienzan a la hora 21 del día 24 y se extienden hasta las 8 de la mañana del día 25. Si bien el foco de los controles se refiere al tema del alcohol, también se verifican otros aspectos de cumplimiento de las normas, como la documentación en regla del vehículo y del conductor, el uso de dispositivos de seguridad (cinturones y casco), las condiciones del vehículo, etc. - Difusión de Resultados: en la mañana del día 25 se realiza una conferencia de prensa donde se da cuenta de todos los datos de los controles realizados así como la información de siniestros y lesionados, con una evaluación conjunta del Programa y sus resultados. <p>Objetivos del programa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Reducir la cantidad de siniestros y lesionados en el evento social Noche de la Nostalgia. - Reforzar el posicionamiento en la sociedad del tema del riesgo que implica el binomio Alcohol-Conducción.
DESCRIPCIÓN	
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	<p>Se detallan los costos correspondientes al año 2013 (cada año se reiteran aproximadamente los mismos componentes del programa):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Campaña de comunicación previa: 12.000 U\$S • Personal de control: entorno de 250 funcionarios: 8.000 U\$S • Costos de equipos: aproximadamente 5.000 U\$S • Procedentes de ayuda estatal, fondos públicos locales y capital privado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	Implica la coordinación entre distintas instituciones públicas y privadas y el abordaje total e integrado de la comunicación y los controles, para lograr el cambio de hábitos en relación con el factor de riesgo alcohol-conducción.

Continuación a la medida de programa “alcohol y conducción”

ÉXITO

Resultados anteriores a su implementación:

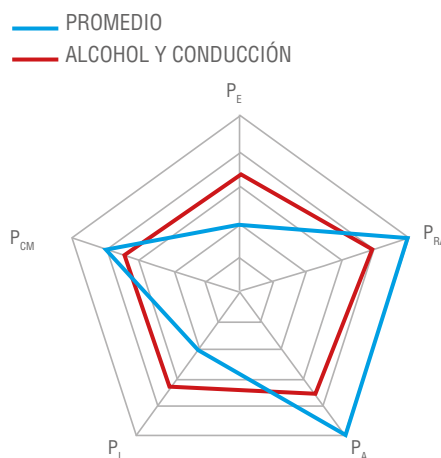
- Alrededor de 1.000 controles de alcohol a conductores en esa noche. Cerca del 7% de los conductores registraba alcohol por encima del límite permitido (0.3 g/l).
- Baja percepción del riesgo de conducir luego de beber alcohol.

Resultados tras su implementación:

- Aumento significativo de los controles, llegando en el 2013 a casi 10.000 en todo el país sólo durante esa noche. Menos del 3% de conductores controlados, con alcohol por encima del límite permitido.
- Reducción de cantidad de siniestros y lesionados durante esa noche. Por quinto año consecutivo no se registraron fallecidos por siniestros de tránsito durante la noche del evento.

PUNTUACION DE LA MEDIDA

P_E 2
 P_{RA} 5
 P_A 5
 P_I 2
 P_{CM} 4
C 3,1



ANÁLISIS DE RESULTADOS

FORTALEZAS

- Generación de un mayor compromiso de los conductores con la seguridad vial.
- Programa sostenible en el tiempo, lleva 5 años realizándose de forma continua.
- Campaña compuesta por acciones combinadas de concientización y control, lo que aumenta su eficacia.
- La campaña es promovida conjuntamente por el sector público y privado lo que aumenta las posibilidades de éxito.

DEBILIDADES

- La campaña sólo se realiza una noche al año, lo que limita su alcance.
- Para su realización son necesarios fuertes recursos económicos.

OPORTUNIDADES

- La experiencia en su conjunto podría repetirse otras noches conflictivas como puede ser año nuevo.
- Abordar otros aspectos importantes de la seguridad vial como el consumo de drogas, la utilización del cinturón de seguridad, etc.

REFERENCIAS

www.unasev.gub.uy

3.1.31. CAMPAÑA “CASCO CAUSA COMÚN” (URUGUAY)



FACTOR HUMANO	CAMPAÑA “CASCO CAUSA COMÚN”
ENTIDAD PROMOTORA:	Unidad Nacional de Seguridad Vial – UNASEV – entidad pública.
BENEFICIARIOS	Grupos particulares de usuarios: Motociclistas y acompañantes.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	<ul style="list-style-type: none"> • Material informativo: afiches, volantes, pegatinas, pins. • Controles policiales: operativos de control para motos. • Acciones formativas: talleres para públicos más vulnerables (adolescentes, trabajadores que se movilizan en moto todos los días) realizado junto a sindicatos y empresas privadas. • Otras: Emisión en TV y Radio de la campaña.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	De septiembre a diciembre de 2013.
DESCRIPCIÓN	<p>En Uruguay, la mitad del total de los muertos por año son motociclistas y sus acompañantes, es por ello que la UNASEV implementó el “Plan Motociclistas Más Seguros”. Dentro de este Plan surge esta campaña como uno de los componentes esenciales, junto a otros componentes como el control, la fiscalización y la educación.</p> <p>UNASEV realizó un llamamiento abierto a todos los interesados en trabajar en el tema, tanto interinstitucionales como público-privado. Tres empresas petroleras del Uruguay decidieron unir esfuerzos para realizar esta campaña de sensibilización, con el concepto de que hay mensajes que son más importantes que cualquier competencia y “Nos unimos para decirte algo en lo que estamos todos de acuerdo: El casco te salva la vida”. CASCO. CAUSA COMÚN. Campaña que llevó la firma de las empresas PETROBRAS - ESSO - ANCAP y de la UNASEV.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	TOTAL: USD 140.000 procedentes de capital privado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	<p>Es de gran importancia la realización de campañas para apoyar el control y la fiscalización, generando en toda la comunidad una cultura del uso correcto del casco para minimizar el impacto social con respecto a la siniestralidad en motocicletas.</p> <p>Que las empresas privadas quienes generalmente compiten en el mercado se unan para realizar esta campaña es un mensaje importante para la sociedad en cuanto a que la seguridad y la vida de las personas es una causa común para todos.</p> <p>Esta campaña fue el eje de la Semana Nacional de la Seguridad Vial en octubre 2013, donde se realizó una convocatoria a los medios de comunicación y comunicadores para que apoyaran la campaña, recibiendo una respuesta muy positiva donde la mayoría de los programas utilizaron los logos de la campaña, explicaron el por qué y sus ejes e invitaron a participar a autoridades para hablar del tema.</p>

Continuación a la medida de campaña “casco causa común”

ÉXITO

Resultados anteriores a su implementación:

El uso obligatorio del casco protector bien abrochado existe desde el año 2008 en la Ley 18191, pero la realidad indica que su uso no es del 100%, por lo cual no todos los uruguayos respetan la Ley y es necesaria la concientización sobre el uso del mismo.

En el primer semestre del año en Uruguay, el 66% de los fallecidos en siniestros de tránsito fueron personas que viajaban en moto. Además el 40% de esta cifra fueron jóvenes de entre 15 y 29 años, siendo ésta la principal causa de muerte en este rango de edad.

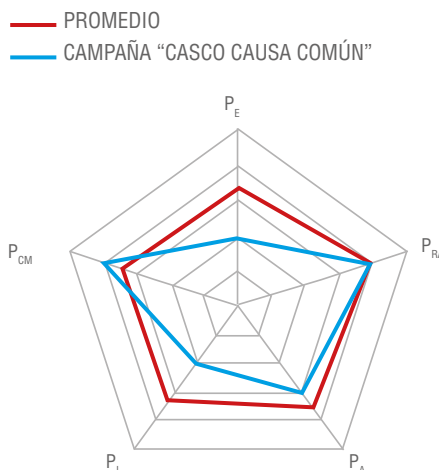
Resultados tras su implementación:

El Barómetro 2013, encuesta de opinión sobre seguridad vial, arroja datos en cuanto a la recordación espontánea de campañas, dicho estudio demuestra que esta campaña ha tenido efectos en cuanto al mensaje ya que es la segunda más recordada en la población uruguaya.

La campaña recibió el Premio Cinturón de Oro a la Seguridad Vial 2013 que fue otorgado por la Federación Internacional del Automóvil (FIA) por la realización de la campaña de bien público. Los factores del éxito de la misma fueron, la alianza entre las tres empresas que al trabajar de forma integrada y coordinada lograron más fuerza; el rol y el liderazgo de UNASEV así como la replicabilidad y la continuidad de la campaña.

PUNTUACION DE LA MEDIDA

P_E 2
 P_{RA} 4
 P_A 3
 P_I 2
 P_{CM} 5
C 2,8

ANÁLISIS DE RESULTADOS

FORTALEZAS

- La campaña se realiza dentro del Plan Motociclistas más seguros, acompañada de acciones de información, control, fiscalización y educación, lo que aumenta su eficacia.
- Importante despliegue en medios de comunicación garantizando una gran difusión del mensaje.
- La campaña es promovida conjuntamente por el sector público y privado lo que aumenta las posibilidades de éxito.

DEBILIDADES

- Para su sostenibilidad en el tiempo se necesitan fuertes recursos económicos.

OPORTUNIDADES

- Fomentar las colaboraciones con el objetivo de conseguir recursos para continuar con las acciones.
- La experiencia en su conjunto podría adaptarse para aplicarla a otros colectivos.

REFERENCIAS

www.unasev.gub.uy
www.presidencia.gub.uy/comunicacion/comunicacionnoticias/casco-causa-comun

3.1.32. APLICACIÓN LÚDICO-EDUCATIVA “DERECHO A TRANSITAR” (URUGUAY)



FACTOR HUMANO	APLICACIÓN LÚDICO-EDUCATIVA “DERECHO A TRANSITAR”
ENTIDAD PROMOTORA:	Desarrollada por la Fundación Gonzalo Rodríguez que la ideó y desarrolló, gracias al patrocinio de Fundación MAPFRE y ABITAB (entidades privadas).
BENEFICIARIOS	Grupos particulares de usuarios: escolares de educación primaria.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Plataforma virtual interactiva.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Iniciada en el año 2011.
DESCRIPCIÓN	<p>Programa diseñado para interactuar con los proyectos curriculares previstos en la enseñanza pública uruguaya, incentivando al sistema político y educativo a ejercer un papel relevante en lo que a Educación Vial se refiere, como parte de la formación integral del niño.</p> <p>Objetivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Brindar alternativas de aprendizaje diferentes a las vividas en el salón de clases • Incorporar hábitos y costumbres que permitan insertarse en el uso de la vía pública en forma responsable y armoniosa • Involucrar a los diferentes agentes de la comunidad: niños, adultos, fiscalizadores, comunidad en general • Potenciar la educación en valores: respeto, autoestima, cooperación, solidaridad <p>Las actividades de la aplicación fueron pensadas y diseñadas desde la perspectiva del niño como sujeto de derechos: a tener una familia que lo cuide y proteja, a la integridad física, a la protección social, a la seguridad en la vía pública y a la vida.</p> <p>Para el desarrollo de los contenidos a incluir, así como para el diseño de las guías educativas, se trabajó con un equipo multidisciplinario que elaboró productos interactivos para el niño y los docentes. Los contenidos están dirigidos a la educación primaria, incrementando progresivamente el grado de dificultad y el nivel de exigencia a medida que se avance en las etapas de las actividades.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contenidos elaborados por técnicos y docentes • Dirigido a niños de 3º y 4º año escolar • Integra el medio urbano y el rural • Descargable en XO y PC • Proyecto incremental cuyo objetivo es llegar a los niños de educación inicial y primaria <p>La aplicación se divide en los siguientes ejes temáticos: señales de tránsito, caminando hacia la escuela, seré conductor, soy pasajero y paseamos en familia.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como medio.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	<p>“Derecho a Transitar” busca fomentar en niños y adultos actitudes de conciencia ciudadana para desarrollar hábitos encaminados a la creación del sentido vial, estimulando su capacidad crítica y reflexiva, dándole así un rol activo en lo que refiere a la Seguridad Vial. Se basa en la convicción de que los hábitos y valores incorporados en la infancia acompañan al individuo durante toda su vida.</p>

Continuación a la medida de aplicación lúdico-educativa “derecho a transitar”

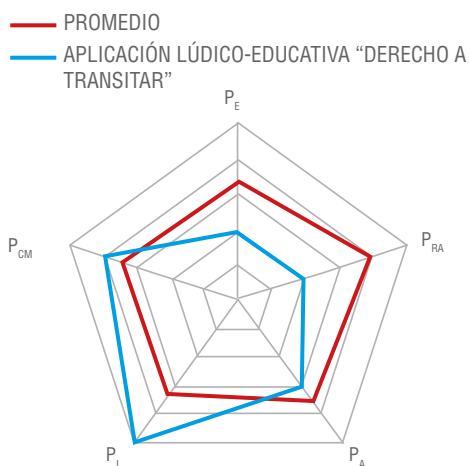
ÉXITO

Algunos números que reflejan el trabajo realizado:

- Visita a 12 escuelas urbanas y 26 escuelas rurales.
- Han participado más de 3.000 niños.
- Cantidad de maestros intervinientes: 125 aproximadamente.
- Total de 500 descargas en las XO y 50 descargas en PC.
- 13.875 descargas a nivel global (“Sugar Labs”)

PUNTUACION DE LA MEDIDA

P_E 2
 P_{RA} 2
 P_A 3
 P_I 5
 P_{CM} 4
C 2,6

ANÁLISIS DE RESULTADOS

FORTALEZAS

- La iniciativa fomenta el autocuidado como valor y la reducción a la exposición de los riesgos viales.
- El material, desarrollado por un equipo multidisciplinar, constituye un recurso pedagógicamente adaptado al público objetivo.
- La utilización de una plataforma virtual permite un fácil y rápido acceso sin horarios y sin desplazamientos.

DEBILIDADES

- Limitado público objetivo – únicamente está dirigido a escolares de educación primaria.
- La utilización de una plataforma virtual puede restar capacidad de divulgación, en zonas con difícil acceso a la red.
- Una iniciativa de este tipo requiere una actualización del material utilizado, para adaptarlo a las necesidades identificadas y a nuevos avances.

OPORTUNIDADES


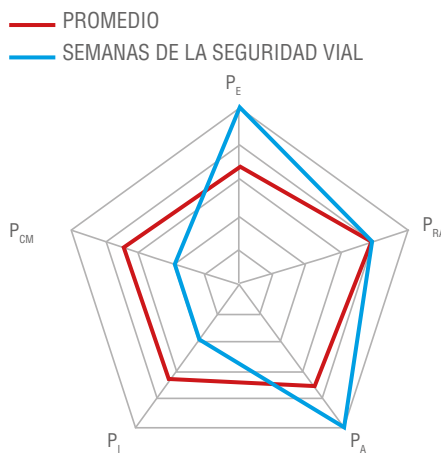
- Ampliar el grupo objeto a escolares de cualquier nivel.
- La experiencia en su conjunto podría trasladarse a otras franjas etarias de destino, adaptándolo convenientemente.
- Fomento de la colaboración con algún otro medio de comunicación relevante del país, de manera que se logre el acceso a un mayor público.

REFERENCIAS

www.gonzalorodriguez.org/index.php/es/seguridad-vial-es/dat

3.1.33. SEMANAS DE LA SEGURIDAD VIAL (INTERNACIONAL)



FACTOR HUMANO	SEMANAS DE LA SEGURIDAD VIAL
ENTIDAD PROMOTORA:	Banco Interamericano de Desarrollo (BID) – Entidad pública.
BENEFICIARIOS	A la sociedad en general.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Supranacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Formación presencial: seminarios, cursos y campañas de concientización.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Iniciadas en el año 2010.
DESCRIPCIÓN	<p>Las “Semanas de Seguridad Vial” son iniciativas que desde diferentes enfoques persiguen reducir el número y gravedad de accidentes, heridos y fallecidos por accidentes de tránsito.</p> <p>Durante las semanas se realizan seminarios, cursos y campañas de concientización procurando llegar a los sectores que pueden incidir en la reducción de la accidentalidad en el nivel nacional.</p> <p>Entre los países que han organizado “La Semana de Seguridad Vial” se encuentran: Argentina, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Guatemala, Honduras, México, Panamá, Paraguay, Uruguay.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	<p>La Iniciativa de Seguridad Vial del Banco Interamericano de Desarrollo juega un papel clave en la implementación de “Las Semanas de Seguridad Vial”.</p> <p>Mediante las semanas de la seguridad vial se logra un tripe objetivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concientizar a la sociedad civil, donde además participan actores institucionales con responsabilidades en la búsqueda de soluciones al problema de la inseguridad vial. • Promover medidas y elementos de seguridad vial. • Difundir normas de seguridad vial y convivencia.
ÉXITO	<p>El objetivo de las semanas de seguridad vial, es promover mejoras que conduzcan a disminuir la siniestralidad vial en el país.</p> <p>En cada una de las semanas celebradas se ha registrado una elevada participación de profesionales relacionados con la seguridad vial.</p>
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 2</p> <p>P_{CM} 2</p> <p>C 4,2</p> </div> <div style="display: flex; align-items: center;">  </div> <div style="margin-left: 20px;"> <p>— PROMEDIO</p> <p>— SEMANAS DE LA SEGURIDAD VIAL</p>  </div> </div>

Continuación a la medida de semanas de la seguridad vial

ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> • La iniciativa contribuye a crear una conciencia sobre la importancia de la seguridad vial a la sociedad en general, mediante actividades de difusión, cursos y seminarios. • Las semanas convocan a entidades públicas y privadas para la difusión de un mensaje común, lo que aumenta sus posibilidades de éxito.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • Para su sostenibilidad en el tiempo se requieren fuertes recursos económicos. • En algunos países se ha tratado de una experiencia aislada.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • Extender las “Semana de la Seguridad vial” a países que todavía no la tienen.
REFERENCIAS	Banco Interamericano de Desarrollo - www.iadb.org/es/banco-interamericano-de-desarrollo,2837.html	

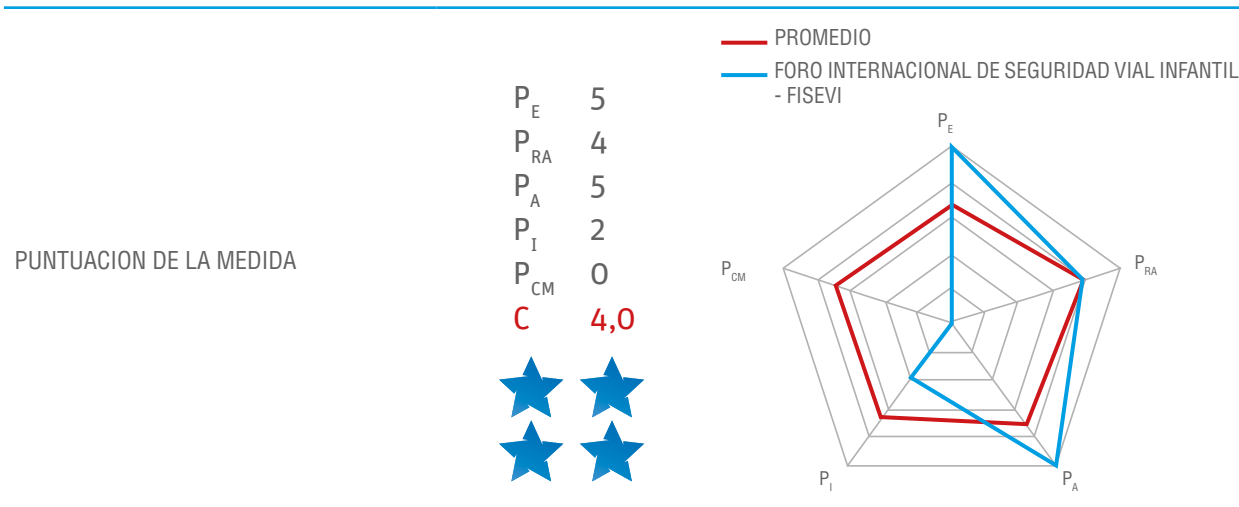


3.1.34. FORO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD VIAL INFANTIL – FISEVI (INTERNACIONAL)

FACTOR HUMANO	FORO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD VIAL INFANTIL - FISEVI
ENTIDAD PROMOTORA:	Fundación Gonzalo Rodríguez y espera contar con el apoyo de diversos actores públicos y privados a nivel nacional e internacional.
BENEFICIARIOS	Grupos particulares de usuarios: niños.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Internacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	<p>Ponencias, presentaciones y mesas de debate entre actores de ámbitos tan diversos como gobiernos, salud, empresas privadas, ONG´s, educadores e investigadores, todos ellos vinculados a la Seguridad Vial con un claro enfoque en el trabajo con y hacia los niños.</p>
DURACIÓN DE LA MEDIDA	20 y 21 de mayo de 2014 en la ciudad de Montevideo, Uruguay.
DESCRIPCIÓN	<p>Las temáticas del evento se estructuraron de acuerdo con los cinco pilares de la Década de Acción para la Seguridad Vial: 1. Gestión de la seguridad vial; 2. Vías de tránsito y movilidad más seguras; 3. Vehículos más seguros; 4. Usuarios de vías de tránsito más seguros y 5. Respuesta tras los siniestros.</p> <p>Como resultado del encuentro nace la “Declaración de Montevideo” documento en el que los participantes se comprometieron a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Promover legislaciones que aseguren a texto expreso la protección de los niños en las vías, como usuarios vulnerables de las mismas, sea en su rol de peatones, pasajeros o ciclistas. 2. Promover el control, fiscalización y sanción para el eficaz cumplimiento de la legislación. 3. Promover que la recolección de datos sobre Seguridad Vial incluya, con el mismo nivel de detalle que para el resto de los usuarios de las vías, la información relativa a la situación de siniestralidad infantil. 4. Promover la adopción de normativas técnicas basadas en las recomendaciones del Protocolo WP29 de Naciones Unidas. <ol style="list-style-type: none"> a. Para los vehículos de dos y tres ruedas, cuatro ruedas y transportes urbanos, de escolares y de mediana y larga distancia en relación con la seguridad de los niños. b. En relación a los elementos de seguridad para niños. 5. Promover la realización de investigaciones específicas sobre las condiciones de movilidad de los niños de forma tal que se pueda, con base en criterios científicos, objetivos e independientes, establecer las condiciones que deben ser mejoradas, modificadas, promovidas y/o erradicadas. 6. Promover el intercambio de buenas prácticas en materia de Seguridad Vial Infantil. 7. Promover la adopción y/o actualización de los sistemas de atención pre y post hospitalaria a las víctimas de tránsito y mecanismos de rehabilitación que contemplen la calidad de vida de los niños. 8. Promover un sistema judicial que tipifique y juzgue los delitos de tránsito y que brinde las garantías necesarias a todos los involucrados en un siniestro de tránsito, así como a las familias de los siniestrados. 9. Promover el reconocimiento de las Asociaciones de Víctimas a nivel de la Región y su inclusión en la mesa de debate. 10. Promover acciones a favor de la inclusión de la Seguridad Vial en la agenda post 2015, como parte del compromiso de Salud, con el objetivo global de reducir las muertes en el tránsito, en un 50 % para 2030.

Continuación a la medida de foro internacional de seguridad vial infantil - fisevi

COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	La necesidad de proteger a los niños y jóvenes en nuestras vías es un principio clave de la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011 - 2020 propuesta por Naciones Unidas. Los niños se encuentran especialmente en peligro; en la región de las Américas, los siniestros viales ya representan la causa número uno de muertes en los niños de entre 5 y 14 años. En vista de esta situación, es necesario e ineludible la generación de un espacio de debate, capacitación, intercambio y construcción hacia una política de seguridad vial adaptada a las necesidades de la Región de Latinoamérica y el Caribe y enfocada en uno de los grupos de usuarios vulnerables de las vías: los niños.
ÉXITO	El Primer Foro Internacional de Seguridad Vial Infantil, se constituye en un hito a nivel de trabajo en Seguridad Vial Infantil para la Región y para el resto del mundo. Contó con 30 panelistas internacionales (Argentina, Brasil, Chile, España, Estados Unidos, Reino Unido y Uruguay, entre otros.) y de una audiencia de más de 200 asistentes. El Segundo Foro Internacional de Seguridad Vial Infantil se realizará en mayo de 2016 en la ciudad de Santiago de Chile.



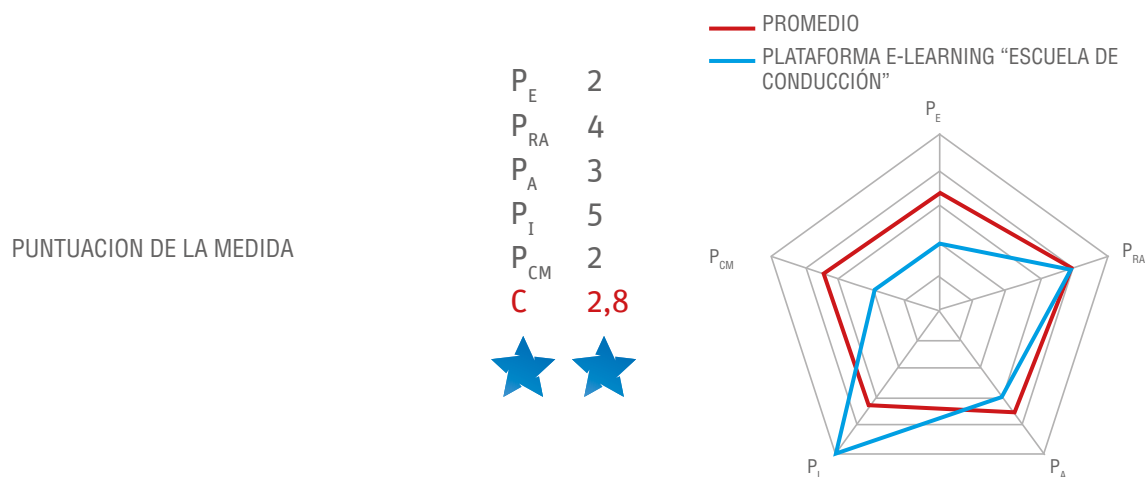
ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> El Foro convoca a entidades públicas y privadas a nivel internacional, lo que aumenta sus posibilidades de éxito. La iniciativa está alineada con los marcos globales de la Década de Acción para la Seguridad Vial. Pone en valor la importancia de los sistemas de retención infantil, novedad en la Región.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> No se aprecian.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Buscar nuevos escenarios para la generación de un espacio de debate, capacitación, intercambio y construcción de una política de seguridad vial enfocada en uno de los grupos de usuarios más vulnerables de las vías. Fomentar las labores de publicidad para contar con la máxima participación posible en el próximo foro que se realice.

REFERENCIAS	Web oficial del FISEVI: www.foroisevi.org www.fiaregion4.com
-------------	--

3.1.35. PLATAFORMA E-LEARNING “ESCUELA DE CONDUCCIÓN” (AMÉRICA LATINA Y CARIBE)



FACTOR HUMANO	PLATAFORMA E-LEARNING “ESCUELA DE CONDUCCIÓN”
ENTIDAD PROMOTORA:	Federación Internacional del Automóvil Región IV (FIA) – Entidad privada.
BENEFICIARIOS	Grupos particulares de usuarios: Jóvenes conductores (Conductores principiantes).
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Internacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Herramienta de aprendizaje on-line.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Creada en el año 2012 continúa actualmente.
DESCRIPCIÓN	<p>La plataforma e-learning “Escuela de Conducción” se creó como parte del compromiso de la FIA con la campaña de la Década de la Seguridad Vial impulsada por las Naciones Unidas (ONU). La FIA está presente en 130 países involucrando en la Región IV a 17 países.</p> <p>Se trata de una herramienta regional de aprendizaje on-line para las Escuelas de Conducción de los Automóvil Clubes de Latinoamérica dentro de la cual se incorporaron contenidos dirigidos a conductores principiantes.</p> <p>Dicha plataforma permite acceder a diferentes módulos de enseñanza sobre Educación Vial para complementar las clases teóricas desde cualquier lugar y en cualquier momento, sólo con una conexión a Internet y dentro del marco regulatorio de cada legislación local.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	<p>Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como elevado.</p> <p>Acción financiada mediante capital privado.</p>
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	Complemento a las clases presenciales que aumenta su eficiencia y disminuye los costes a la Escuela de Conducción, al disponer de una alternativa para los jóvenes conductores (Conductores principiantes), quienes podrán realizar una previa capacitación en línea, reduciendo así la carga horaria en clases teóricas en las Escuelas de Conducción.
ÉXITO	<p>Fue puesta en práctica como plan piloto con los Automóviles Clubes de Colombia y de Bolivia.</p> <p>En 2013 se implantó en Paraguay a través de TACPy.</p>



Continuación a la medida de plataforma e-learning “escuela de conducción”

ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> • La plataforma virtual permite un fácil y rápido acceso a la información sin horarios y sin desplazamientos. • Los contenidos se encuentran particularizados para cada región en la que está habilitada la plataforma. • La iniciativa está alineada con los marcos globales como la Década de Acción de la Seguridad Vial.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • No existe un marco legal que obligue a la utilización de la plataforma para la obtención del carnet de conducir de dichos vehículos. • Una iniciativa de este tipo requiere una actualización del material utilizado, para adaptarlo a las necesidades identificadas y nuevos avances.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • La experiencia en su conjunto podría trasladarse a otro colectivo como a la reeducación de conductores reincidentes. • Continuar adaptando el modelo en otros países aprovechando el material de referencia elaborado. • Puede ayudar a reducir el periodo en la formación para obtener permisos de conducción, utilizando la vía telemática.
REFERENCIAS	<p>Federación Internacional del Automóvil Región IV (FIA) www.fiaregion4.com/novedades/noticias/el-e-learning-llega-a-la-escuelas-de-conduccion-de-la-fia.html TACPy (Paraguay) www.tacpy.com.py/home</p>	

3.1.36. JORNADAS INTERNACIONALES DE SEGURIDAD VIAL EN LAS EMPRESAS (ECUADOR, PANAMÁ, PERÚ)

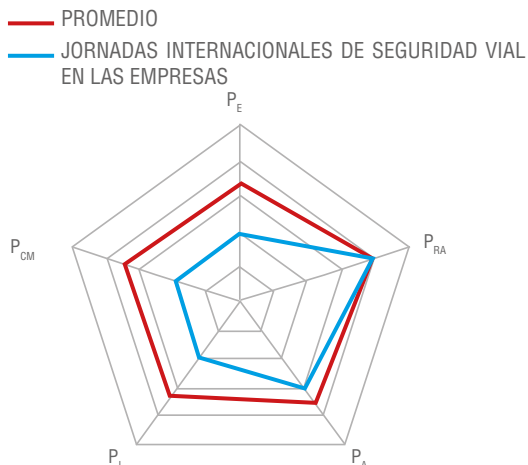


FACTOR HUMANO	JORNADAS INTERNACIONALES DE SEGURIDAD VIAL EN LAS EMPRESAS
ENTIDAD PROMOTORA:	FUNDACIÓN MAPFRE. Banco Interamericano de Desarrollo (BID).
BENEFICIARIOS	Grupos particulares de usuarios: Conductores profesionales.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Supranacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Jornadas técnicas de 1 – 2 días de duración impartidas por ponentes, de prestigio internacional, expertos en la materia.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Abril 2013.
DESCRIPCIÓN	<p>Muchos accidentes de tránsito tienen lugar durante la jornada laboral. La seguridad vial forma parte de la seguridad laboral de cualquier empleado sea del sector que sea; y por este motivo, todas las compañías deberían contar con un plan de movilidad adecuado.</p> <p>El Instituto de Seguridad Vial de la Fundación Mapfre realizó estas jornadas con el objetivo principal de brindar conocimientos y recursos a los empresarios para desarrollar la prevención de los accidentes de tránsito dentro de su compañía.</p> <p>En estas jornadas, diversos ponentes de prestigio internacional expusieron su conocimiento acerca de la organización de la movilidad en la empresa, la prevención de los accidentes de tráfico y las orientaciones hacia los distintos gobiernos para que tengan en cuenta estos temas a la hora de legislar.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	En ocasiones las empresas no contemplan la seguridad vial en sus planes de prevención por falta de información o conocimiento. Estas jornadas se celebraron con el objeto de informar a las empresas, y demás agentes responsables, sobre la importancia que tiene la prevención de los accidentes de tráfico laborales y de cómo poner en marcha planes preventivos de seguridad vial.
ÉXITO	<p>Es de gran importancia introducir y desarrollar la cultura de la seguridad vial en el ámbito laboral, como parte de la responsabilidad que las organizaciones tienen con la seguridad y la salud laboral. Estas acciones fueron desarrolladas con calidad, y con el único objetivo de prevenir los accidentes de tráfico laborales. Las jornadas se han celebrado en:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 18 y 19 de abril en Panamá. • 22 de abril en Quito (Ecuador). • 24 de abril en Lima (Perú).

Continuación a la medida de jornadas internacionales de seguridad vial en las empresas

PUNTUACION DE LA MEDIDA

P_E 2
 P_{RA} 4
 P_A 3
 P_I 2
 P_{CM} 2
C 2,5

ANÁLISIS DE RESULTADOS

FORTALEZAS

- Campañas de concientización empresarial a nivel supranacional, lo que es de gran importancia pues muchas de las actividades de transporte realizan recorridos internacionales.
- Implica una responsabilidad asumida y reconocida por la empresa en seguridad vial.
- Incorpora criterios de seguridad vial en las empresas, donde hasta el momento no se recibía capacitación en este sentido.

DEBILIDADES

- No han tenido continuidad. Constituyó una acción aislada llevada a cabo únicamente en tres países.

OPORTUNIDADES

- Fomentar la colaboración de los medios de comunicación para acceder a un mayor número de empresas.
- La experiencia en su conjunto podría trasladarse a otros países.

REFERENCIAS

Fundación Mapfre (www.seguridadvialenlaempresa.com/jornadas-tecnicas.php)

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

Se han analizado un total de 36 experiencias de éxito relativas al factor humano. Quince experiencias han obtenido una calificación final mayor o igual a 4, por lo que se pueden considerar experiencias muy buenas, las cuales se pueden replicar en otros países con el objetivo de fortalecer las estructuras viales de los mismos y lograr una disminución de la accidentalidad de tránsito registrada. Una sola experiencia ha obtenido una calificación final menor a 2. La calificación promedio de todas las medidas analizadas relativas al factor humano, es de 3,5.

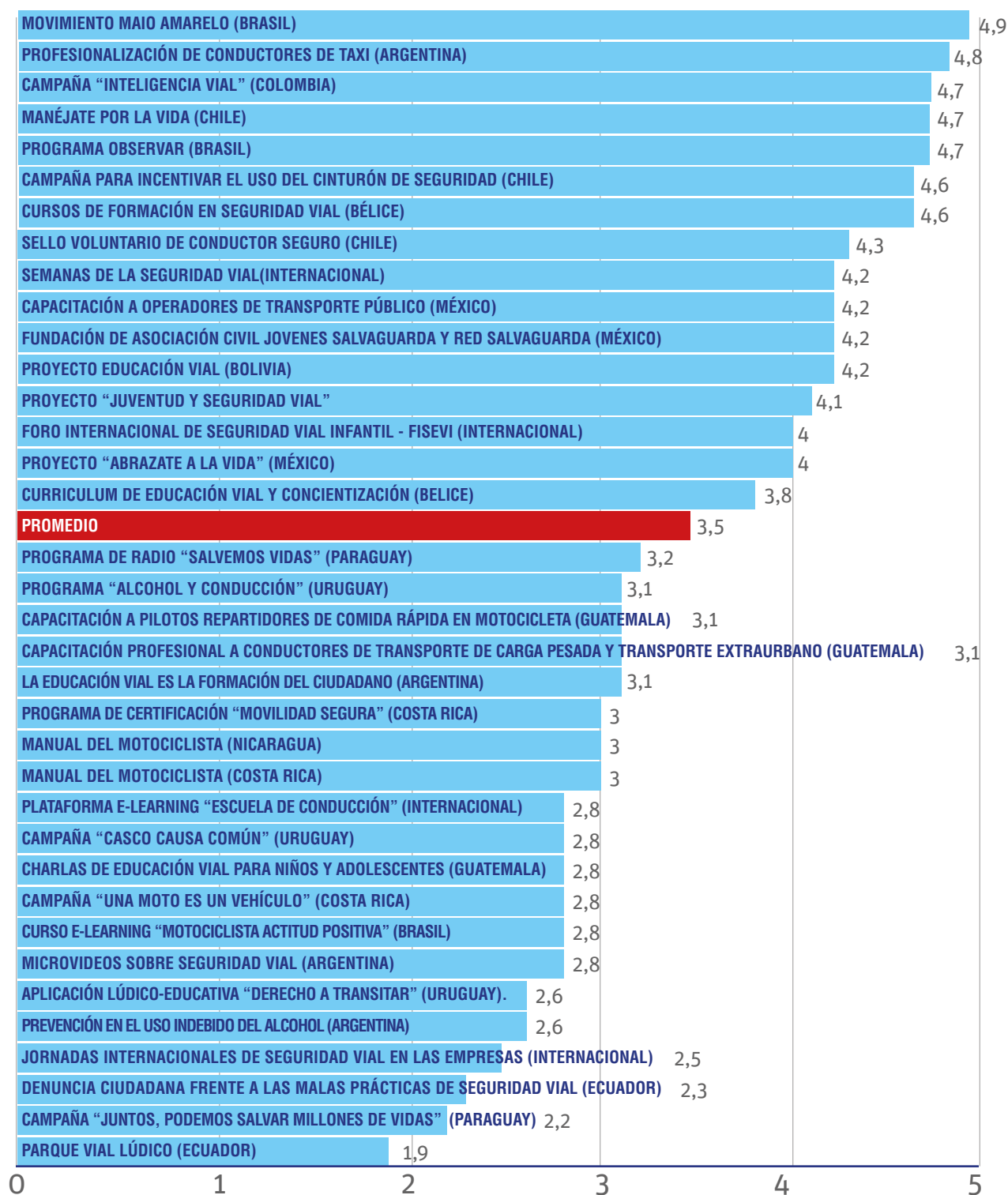
PAÍS	EXPERIENCIA	CALIFICACIÓN	
Brasil	Movimiento Maio Amarelo		
Argentina	Profesionalización de conductores de taxi		
Brasil	Programa OBSERVAR		
Chile	Manéjate por la vida		
Colombia	Campaña "Inteligencia vial"		
Belice	Cursos de formación en seguridad vial –Road Safety 101		
Chile	Campaña para incentivar el uso del cinturón de seguridad		
Chile	Sello voluntario de conductor seguro		
Internacional	Semanas de la seguridad vial		
Bolivia	Proyecto "Educación Vial"		
México	Fundación de Asociación Civil Jóvenes Salvaguarda y Red Salvaguarda		
México	Capacitación a operadores de transporte público		
Belice	Proyecto "Juventud y seguridad vial"		
Internacional	Foro internacional de seguridad vial infantil - FISEVI		
México	Proyecto "Abrazate a la vida"		
Belice	Currículum de educación vial y concienciación		
Paraguay	Programa de radio "Salvemos vidas"		
Argentina	La educación vial es la formación del ciudadano		
Guatemala	Capacitación profesional a conductores de transporte de carga pesada y transporte extraurbano		
Guatemala	Capacitación a pilotos repartidores de comida rápida en motocicleta		
Uruguay	Programa "Alcohol y conducción"		
Costa Rica	Programa de certificación "Movilidad segura"		
Costa Rica	Manual del motociclista		
Nicaragua	Manual del motociclista		
Argentina	Microvideos sobre seguridad vial		
Brasil	Curso e-learning "Motociclista actitud positiva"		
Costa Rica	Campaña "Una moto es un vehículo"		
Guatemala	Charlas de educación vial para niños y adolescentes		
Uruguay	Campaña "Casco causa común"		
Internacional	Plataforma e-learning "Escuela de conducción"		
Argentina	Prevención en el uso indebido del alcohol		
Uruguay	Aplicación lúdico-educativa "Derecho a transitar"		
Internacional	Jornadas internacionales de seguridad vial en las empresas		
Ecuador	Denuncia ciudadana frente a las malas prácticas de seguridad vial		
Paraguay	Campaña "Juntos, podemos salvar millones de vidas"		
Ecuador	Parque vial lúdico		

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

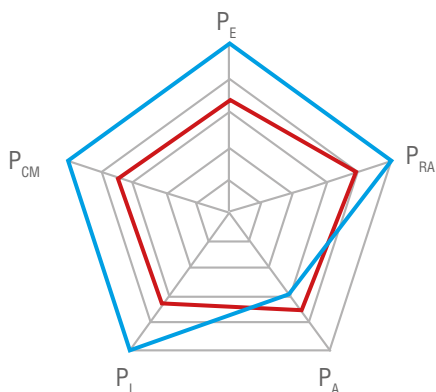
PAÍS	EXPERIENCIA	PUNTUACIÓN					CALIFICACIÓN
		P _E	P _{RA}	P _A	P _I	P _{CM}	
Brasil	Movimiento Maio Amarelo	5	5	5	5	4	4,9
Argentina	Profesionalización de conductores de taxi	5	5	3	5	5	4,8
Brasil	Programa OBSERVAR	5	4	5	5	4	4,7
Chile	Manéjate por la vida	5	4	5	5	4	4,7
Colombia	Campaña "Inteligencia vial"	5	4	5	5	4	4,7
Belice	Cursos de formación en seguridad vial –Road Safety 101	5	4	3	5	5	4,6
Chile	Campaña para incentivar el uso del cinturón de seguridad	5	5	5	2	4	4,6
Chile	Sello voluntario de conductor seguro	5	4	3	2	5	4,3
Internacional	Semanas de la seguridad vial	5	4	5	2	2	4,2
Bolivia	Proyecto "Educación Vial"	5	4	3	2	4	4,2
México	Fundación de Asociación Civil Jóvenes Salvaguarda y Red Salvaguarda	5	4	3	2	4	4,2
México	Capacitación a operadores de transporte público	5	4	3	2	4	4,2
Belice	Proyecto "Juventud y Seguridad Vial"	5	4	3	5	0	4,1
Internacional	Foro internacional de seguridad vial infantil - FISEVI	5	4	5	2	0	4
México	Proyecto "Abrazate a la vida"	5	4	3	2	2	4
Belice	Curriculum de Educación Vial y Concientización	5	4	3	0	2	3,8
Paraguay	Programa de radio "Salvemos Vidas"	2	4	5	5	4	3,2
Argentina	La educación vial es la formación del ciudadano	2	4	3	5	5	3,1
Guatemala	Capacitación profesional a conductores de transporte de carga pesada y transporte extraurbano	2	4	3	5	5	3,1
Guatemala	Capacitación a pilotos repartidores de comida rápida en motocicleta	2	4	3	5	5	3,1
Uruguay	Programa "Alcohol y Conducción"	2	5	5	2	4	3,1
Costa Rica	Programa de certificación "Movilidad Segura"	2	4	3	5	4	3
Costa Rica	Manual del motociclista	2	4	3	5	4	3
Nicaragua	Manual del motociclista	2	4	3	5	4	3
Argentina	Microvideos sobre Seguridad Vial	2	4	3	5	2	2,8
Brasil	Curso e-learning "Motociclista actitud positiva"	2	4	3	5	2	2,8
Costa Rica	Campaña "Una moto es un vehículo"	2	4	3	2	5	2,8
Guatemala	Charlas de educación vial para niños y adolescentes	2	4	3	2	5	2,8
Internacional	Plataforma e-learning "Escuela de conducción"	2	4	3	5	2	2,8
Uruguay	Campaña "Casco causa común"	2	4	3	2	5	2,8
Argentina	Prevención en el uso indebido del alcohol	2	2	3	5	4	2,6
Uruguay	Aplicación lúdico-educativa "Derecho a transitar"	2	2	3	5	4	2,6
Internacional	Jornadas internacionales de seguridad vial en las empresas	2	4	3	2	2	2,5
Ecuador	Denuncia ciudadana frente a las malas prácticas de seguridad vial	2	4	5	0	0	2,3
Paraguay	Campaña "Juntos, podemos salvar millones de vidas"	2	2	3	0	5	2,2
Ecuador	Parque vial lúdico	2	2	3	0	2	1,9
VALORES PROMEDIO		3	4	4	3	4	3,5

Resumen de la valoración de las experiencias de éxito en el factor humano y su situación respecto al promedio.

FACTOR HUMANO



PROFESIONALIZACIÓN DE CONDUCTORES DE TAXI (Argentina)

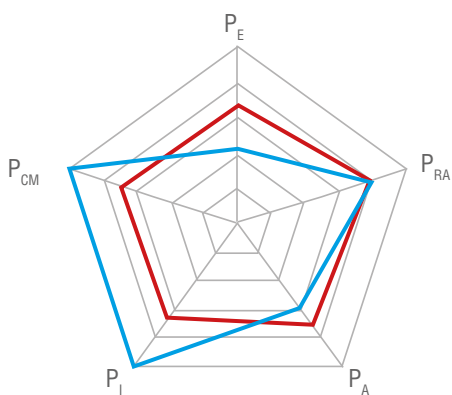


■ PROMEDIO ■ MEDIDA

Es una iniciativa que fortalece la estructura vial con la que se espera lograr una reducción directa de la accidentalidad.

Se trata de una iniciativa de ámbito local destinada exclusivamente a los conductores de taxi, por lo que la valoración obtenida en el alcance de la medida se sitúa por debajo del promedio de este aspecto entre las iniciativas valoradas del factor humano.

LA EDUCACIÓN VIAL ES LA FORMACIÓN DEL CIUDADANO (Argentina)

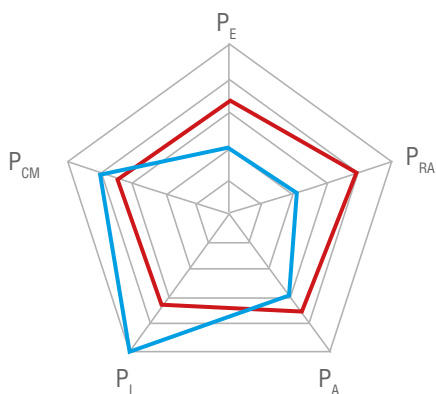


■ PROMEDIO ■ MEDIDA

Iniciativa de ámbito de aplicación regional realizada por una organización no gubernamental, con la que se espera lograr una reducción de la accidentalidad de forma directa.

Su bajo coste de implementación y la ausencia de dificultades administrativas y legislativas hacen que en estos aspectos haya recibido las máximas calificaciones.

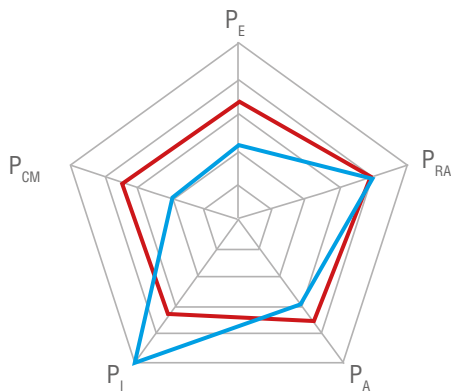
PREVENCIÓN EN EL USO INDEBIDO DEL ALCOHOL (Argentina)



■ PROMEDIO ■ MEDIDA

Iniciativa desarrollada por una entidad privada, cuyo objetivo es la capacitación de docentes en seguridad vial, de forma que estos a su vez formen nuevos docentes. Al ser requeridos recursos económicos medios para continuar con la medida así como la actualización de las materias impartidas, no está claro que con esta iniciativa se logre un fortalecimiento de la estructura vial de Argentina ni un impacto directo en la mejora de la accidentalidad.

MICROVIDEOS SOBRE SEGURIDAD VIAL (Argentina)

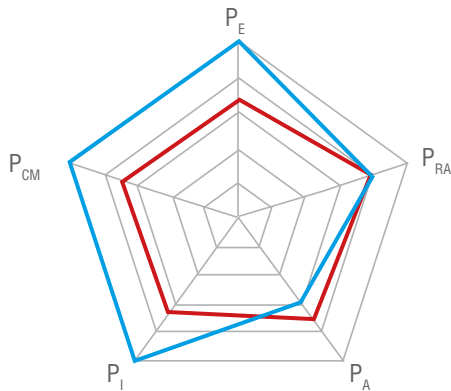


■ PROMEDIO ■ MEDIDA

Iniciativa con la que se espera una reducción directa de la accidentalidad mediante la transmisión de forma clara y sencilla de mensajes de seguridad vial.

A pesar de que no existen barreras administrativas ni legales para la producción y emisión de los videos, el alto coste de producción disminuye la calificación final obtenida por esta iniciativa.

CURSOS DE FORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL – ROAD SAFETY 101 (Belice)



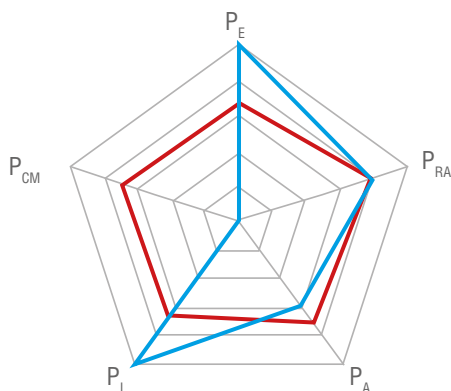
■ PROMEDIO ■ MEDIDA

La iniciativa ha obtenido la máxima puntuación tanto en las dificultades para su implementación (no existen dificultades legales ni administrativas) como en el coste de la medida (bajo).

El único aspecto que ha obtenido una calificación por debajo de la media, ha sido el alcance de la medida, porque está destinada a un grupo concreto de usuarios, los responsables de la seguridad vial de 9 municipios.

Con la realización de estos cursos se fortalece la estructura de seguridad vial de Belice esperándose lograr una disminución directa de la accidentalidad.

MICROVIDEOS SOBRE SEGURIDAD VIAL (Argentina) PROYECTO “JUVENTUD Y SEGURIDAD VIAL” (Belice)

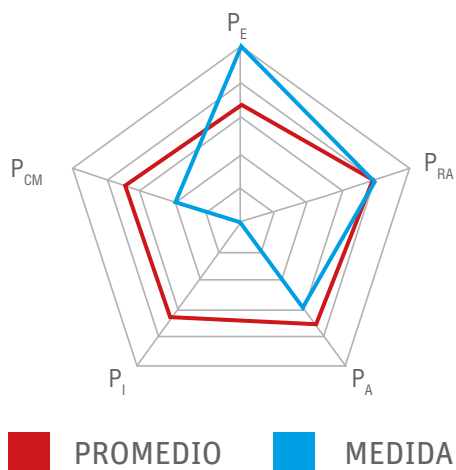


■ PROMEDIO ■ MEDIDA

Proyecto dirigido a jóvenes entre 16 y 29 años con el que se fortalece la estructura de seguridad vial de Belice y se espera lograr una reducción directa de la accidentalidad mediante actividades de formación y concientización.

El elevado coste de puesta en marcha y mantenimiento de la iniciativa, hace que la calificación obtenida en este aspecto se sitúe muy por debajo de la media de otras iniciativas analizadas.

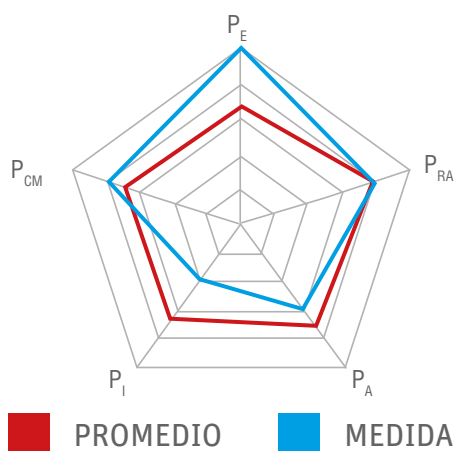
CURRICULUM DE EDUCACIÓN VIAL Y CONCIENTIZACIÓN (Belice)



Fortalecimiento de la estructura de seguridad vial de Belice mediante la incorporación de la educación vial en el módulo de estudios sociales existente y con la que se espera lograr una reducción directa de la accidentalidad.

Iniciativa dirigida a un grupo particular de usuarios (profesores y escolares), cuya implementación encuentra dificultades legales y administrativas y un alto coste de puesta en marcha y mantenimiento, lo que disminuye la calificación final obtenida.

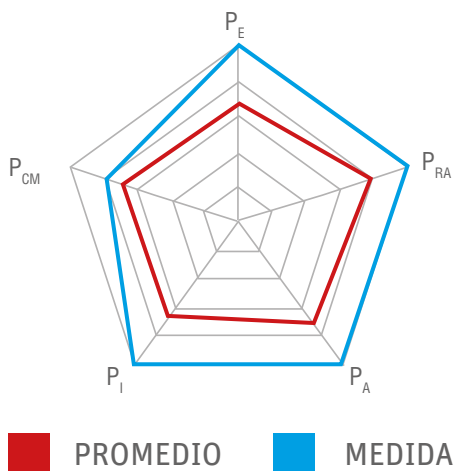
PROYECTO EDUCACIÓN VIAL (Bolivia)



Iniciativa con la que se espera el fortalecimiento de la estructura de seguridad vial de Bolivia y una reducción de la accidentalidad mediante el fortalecimiento institucional y acciones de comunicación y capacitación dirigidas a niños en edad escolar.

El elevado coste de puesta en marcha y mantenimiento unido a las dificultades administrativas para su implementación, disminuyen la calificación final obtenida por la iniciativa.

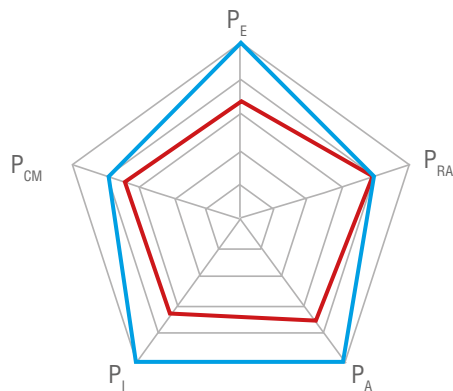
MOVIMIENTO MAIO AMARELO (Brasil)



El movimiento Maio Amarelo, dirigido a toda la sociedad, ha logrado fortalecer la estructura de seguridad vial del país así como una reducción directa de la accidentalidad. La implementación y desarrollo de la iniciativa no ha tenido dificultades legales ni administrativas.

Esta medida ha obtenido la máxima puntuación en todos los aspectos valorados, salvo en el coste de puesta en marcha y mantenimiento, que ha sido estimado como medio.

PROGRAMA OBSERVAR (Brasil)

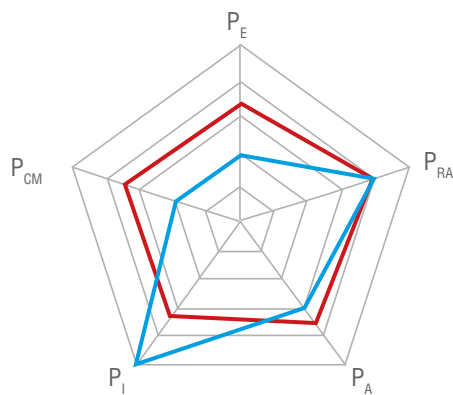


■ PROMEDIO ■ MEDIDA

Mediante la divulgación de videos de seguridad vial se espera lograr una disminución directa de la accidentalidad y el fortalecimiento de la estructura de seguridad vial de Brasil.

Iniciativa de ámbito nacional, dirigida a toda la sociedad, sin dificultades legales ni administrativas para su implementación, cuyo valor de coste de puesta en marcha y mantenimiento ha sido estimado como medio.

CURSO E-LEARNING “MOTOCICLISTA ACTITUD POSITIVA” (Brasil)

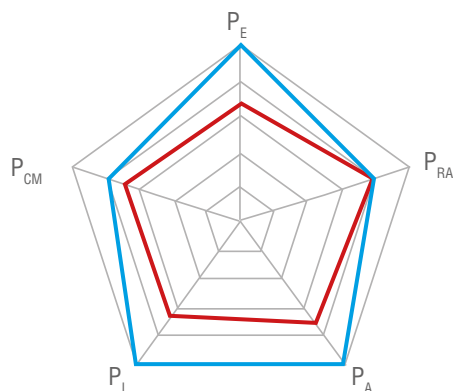


■ PROMEDIO ■ MEDIDA

Curso de formación e-learning destinado a los conductores de motocicletas, con el que se espera una disminución directa de la accidentalidad de este colectivo.

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

MANÉJATE POR LA VIDA (Chile)

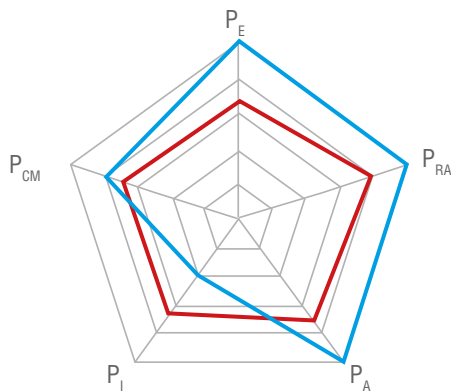


■ PROMEDIO ■ MEDIDA

Iniciativa con la que se contribuye a crear una conciencia social sobre la importancia de cuatro aspectos claves para la mejora de la seguridad vial, fortaleciendo la estructura de seguridad vial de Chile.

La medida ha obtenido una calificación en todos los aspectos por encima de la media de todas las iniciativas analizadas.

CAMPAÑA PARA INCENTIVAR EL USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD (Chile)

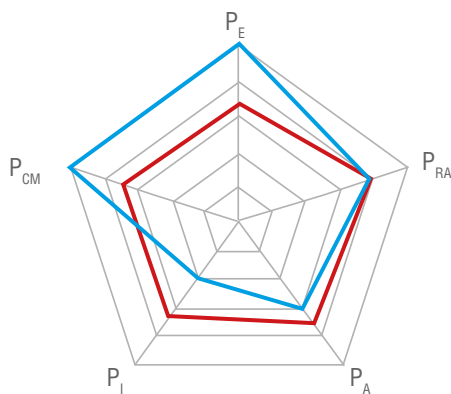


■ PROMEDIO ■ MEDIDA

Primera campaña masiva gubernamental, de coste medio, que ha demostrado un impacto positivo en la reducción de la accidentalidad y el fortalecimiento de la estructura de seguridad vial de Chile.

Las dificultades administrativas encontradas para su implementación reducen la calificación en este aspecto por debajo de la media.

SELLO VOLUNTARIO DE CONDUCTOR SEGURO (Chile)



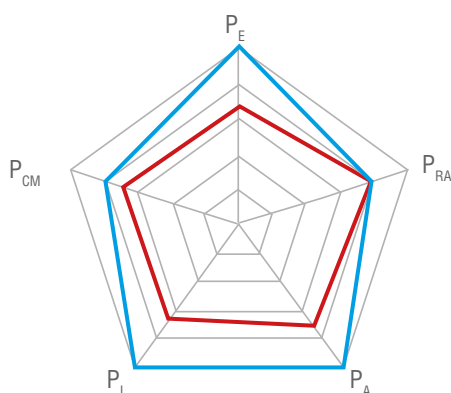
■ PROMEDIO ■ MEDIDA

Medida destinada a generar un mayor compromiso de los conductores de transporte escolar con la seguridad vial.

Coste de puesta en marcha y mantenimiento bajo.

Las dificultades administrativas para la implementación de la medida disminuyen la calificación total obtenida.

CAMPAÑA “INTELIGENCIA VIAL” (Colombia)

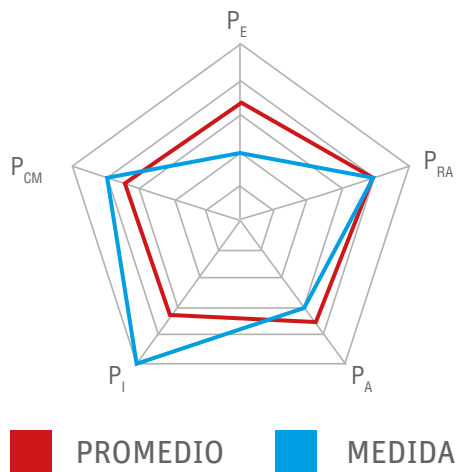


■ PROMEDIO ■ MEDIDA

Iniciativa con la que se contribuye a crear una conciencia social sobre la importancia de mejorar la seguridad vial, unida a la realización de campañas de control policial, permitiendo el fortaleciendo la estructura de seguridad vial de Colombia.

La medida ha obtenido una calificación en todos los aspectos por encima de la media de todas las iniciativas analizadas.

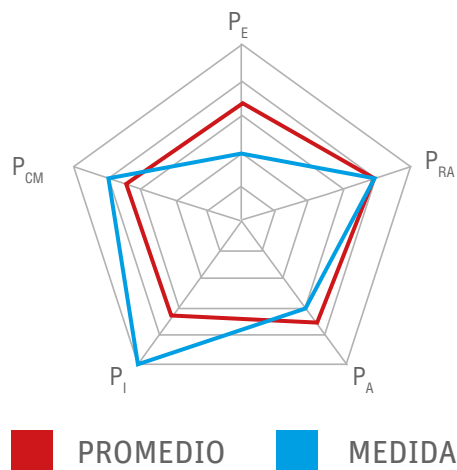
PROGRAMA DE CERTIFICACIÓN “MOVILIDAD SEGURA” (Costa Rica)



Curso de certificación a instructores de manejo de automóviles y motocicletas que no tiene un impacto claro en el fortalecimiento de la estructura de seguridad vial de Costa Rica. Con ella se espera una reducción directa de la accidentalidad al ser parte de los objetivos del curso; analizar situaciones de tránsito y realizar simulaciones que ayuden a evitar los accidentes.

No existen dificultades para la implementación de la medida, habiéndose estimado el coste de puesta en marcha y mantenimiento como medio.

MANUAL DEL MOTOCICLISTA (Costa Rica)

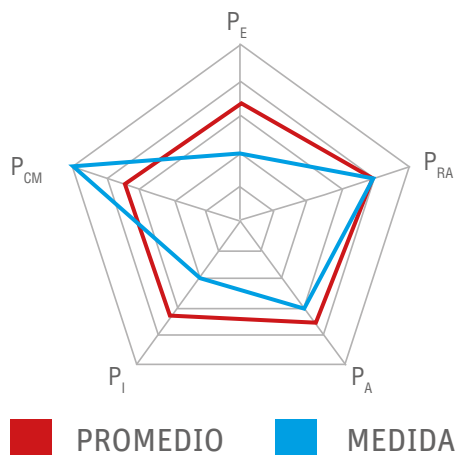


Manual que recoge consejos y recomendaciones dirigidos a motociclistas, de distribución gratuita, no existen dificultades legislativas ni administrativas para su desarrollo.

El Manual busca mejorar la conducción de los motociclistas siendo su principal objetivo la reducción de los accidentes de tránsito.

El coste de puesta en marcha y mantenimiento ha sido estimado como medio.

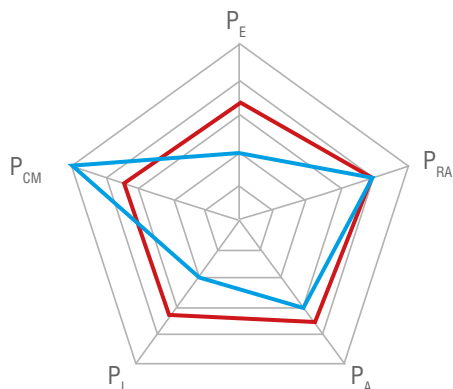
CAMPAÑA “UNA MOTO ES UN VEHÍCULO” (Costa Rica)



Iniciativa con la que se busca generar respeto para los usuarios de motocicleta. No fortalece la estructura de seguridad vial de Costa Rica, pero con ella se espera lograr una reducción de la accidentalidad en este tipo de usuarios.

El coste de puesta en marcha y mantenimiento muy bajo, es el único aspecto de los valorados que ha obtenido una calificación por encima de la media de las iniciativas analizadas en el factor humano.

CHARLAS DE EDUCACIÓN VIAL PARA NIÑOS Y ADOLESCENTES (Guatemala)

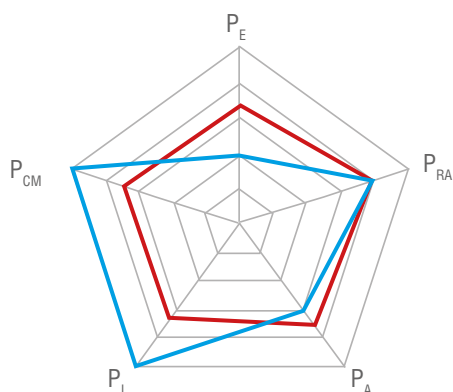


■ PROMEDIO ■ MEDIDA

La calificación obtenida por esta iniciativa se encuentra por debajo de los valores promedio en todos los aspectos salvo en la valoración del coste de puesta en marcha y mantenimiento, estimado como bajo.

Con esta medida se espera impactar directamente en la reducción de la accidentalidad mediante la creación de un programa completo de formación destinado a institutos, escuelas y colegios.

CAPACITACIÓN PROFESIONAL A CONDUCTORES DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA Y TRANSPORTE EXTRAURBANO (Guatemala)

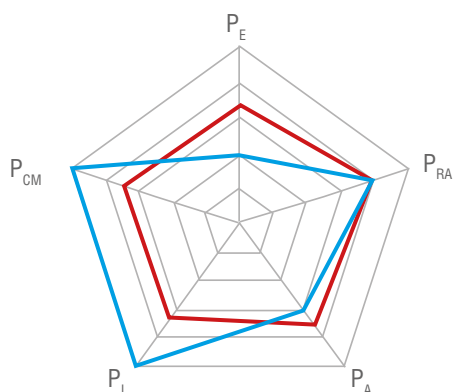


■ PROMEDIO ■ MEDIDA

Iniciativa de aplicación nacional con la que se espera lograr directamente una reducción de la accidentalidad entre los conductores de transporte de carga pesada y transporte extraurbano.

Su bajo coste de implementación y la ausencia de dificultades administrativas y legislativas hacen que en estos aspectos haya recibido las máximas calificaciones.

CAPACITACIÓN A PILOTOS REPARTIDORES DE COMIDA RÁPIDA EN MOTOCICLETA (Guatemala)

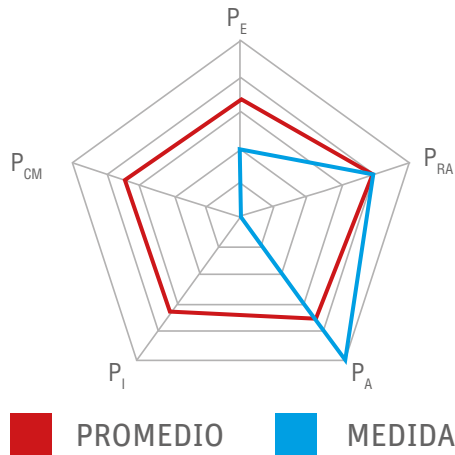


■ PROMEDIO ■ MEDIDA

Iniciativa de aplicación local con la que se espera lograr una reducción de la accidentalidad de forma directa en el colectivo de repartidores de comida rápida en motocicletas. No es claro que permita el fortalecimiento de la estructura de seguridad vial de Guatemala.

Su bajo coste de implementación y la ausencia de dificultades administrativas y legislativas hacen que en estos aspectos haya recibido las máximas calificaciones.

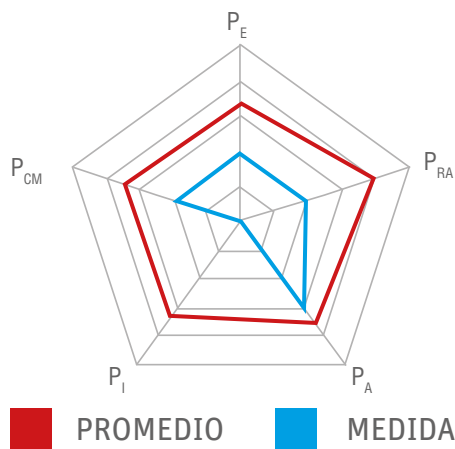
DENUNCIA CIUDADANA FRENTE A LAS MALAS PRÁCTICAS DE SEGURIDAD VIAL (Ecuador)



Esta iniciativa supone una mayor implicación de los ciudadanos en los problemas de seguridad vial y por tanto una reducción directa de la accidentalidad.

Se trata de una iniciativa dirigida a toda la sociedad con un elevado coste de puesta en marcha y mantenimiento, así como dificultades administrativas y legales para su implementación. Es por ello que la calificación de estos aspectos la sitúan por debajo de la media de las iniciativas evaluadas.

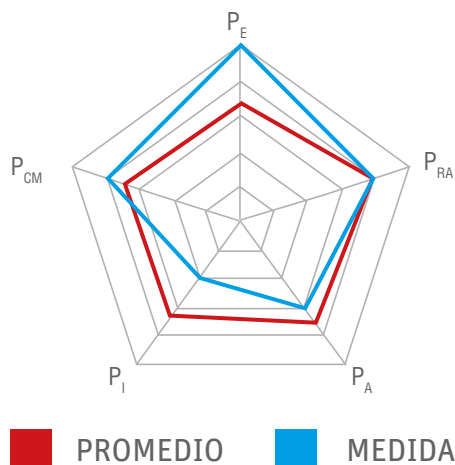
PARQUE LÚDICO VIAL (Ecuador)



Esta iniciativa dota a la ciudad de Cuenca de una infraestructura física destinada a la educación vial de niños entre 5 y 10 años de edad.

La iniciativa no fortalece la estructura de seguridad vial del país, lo que unido al elevado coste de construcción y mantenimiento y las dificultades administrativas para su implementación, hacen que la calificación obtenida sea inferior al promedio de las medidas analizadas.

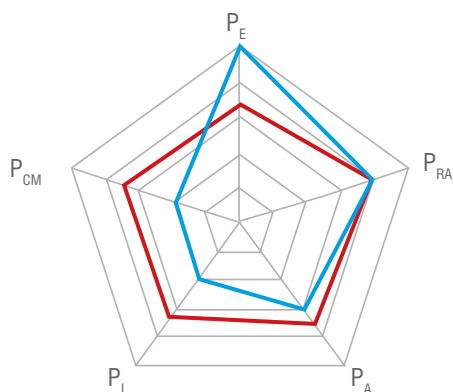
FUNDACIÓN DE ASOCIACIÓN CIVIL JÓVENES SALVAGUARDA Y RED SALVAGUARDA (México)



Fundación creada en 2011 con el objetivo de concientizar a jóvenes entre 15 y 29 años sobre la importancia de la seguridad vial, previniendo que se vean involucrados en accidentes de tránsito.

Las dificultades encontradas para su creación y puesta en marcha la sitúan por debajo de la calificación promedio.

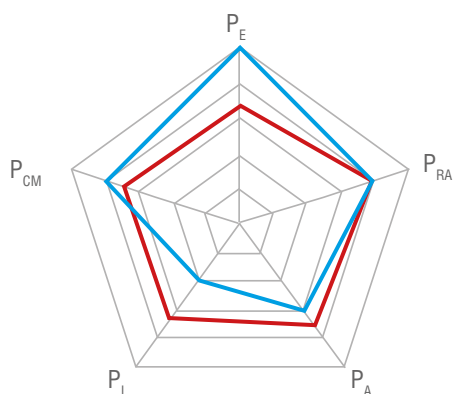
PROYECTO “ABRAZATE A LA VIDA” (México)



■ PROMEDIO ■ MEDIDA

Campaña de concientización de ámbito local con la que se espera lograr una reducción directa de la accidentalidad y que fortalece la estructura de seguridad vial de México. Las dificultades para su implementación y el alto coste económico de su puesta en marcha disminuyen la calificación final obtenida por la iniciativa.

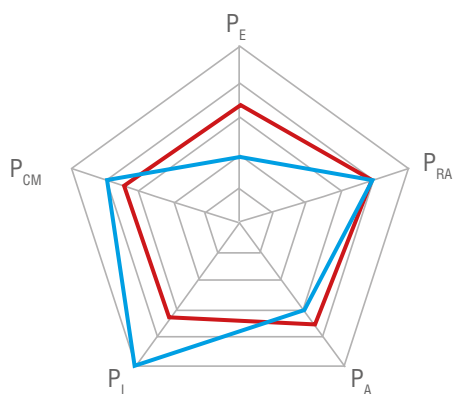
CAPACITACIÓN A OPERADORES DE TRANSPORTE PÚBLICO (México)



■ PROMEDIO ■ MEDIDA

Iniciativa desarrollada por una entidad privada con la que se fortalece la estructura de seguridad vial, en espera de una disminución directa de la accidentalidad mediante la capacitación al colectivo de operadores de transporte público. Las dificultades para su implementación disminuyen la calificación obtenida por esta iniciativa.

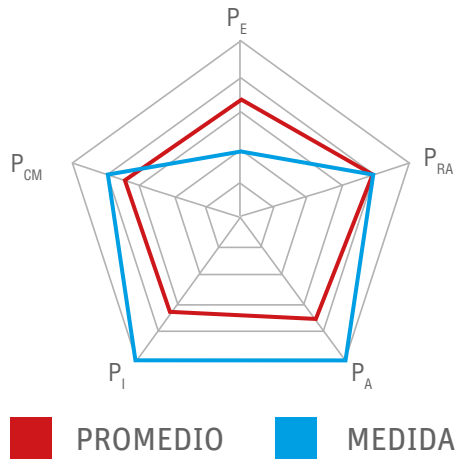
MANUAL DEL MOTOCICLISTA (Nicaragua)



■ PROMEDIO ■ MEDIDA

Manual que recoge consejos y recomendaciones dirigidos a motociclistas, de distribución gratuita, no existen dificultades legislativas ni administrativas para el desarrollo de la iniciativa. El Manual busca mejorar la conducción de los motociclistas siendo su principal objetivo la reducción de los accidentes de tránsito. El coste de puesta en marcha y mantenimiento ha sido estimado como medio

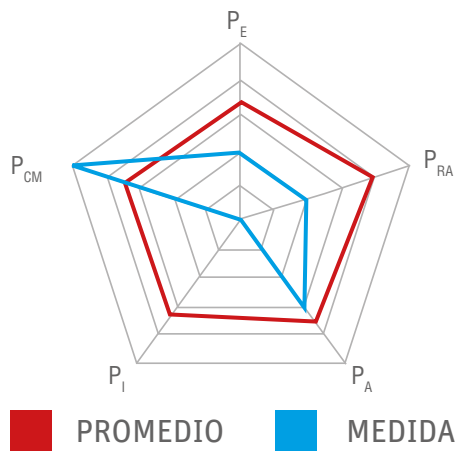
PROGRAMA DE RADIO “SALVEMOS VIDAS” (Paraguay)



Acción que demuestra el lado positivo de los medios de comunicación al concientizar a la sociedad sobre la importancia de la seguridad vial, logrando de este modo reducir la accidentalidad.

Al ser un programa de radio logra un elevado alcance a toda la sociedad, sin barreras legales ni administrativas para la emisión del mismo.

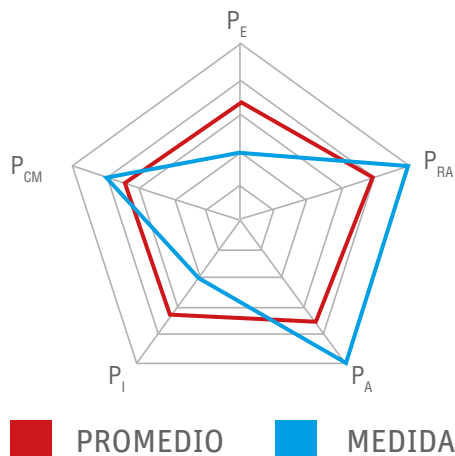
CAPAÑA “JUNTOS PODEMOS SALVAR MILLONES DE VIDAS” (Paraguay)



Campaña que fomenta la conciencia social sobre la importancia de la seguridad vial en el ámbito empresarial mediante acciones de difusión.

La iniciativa, por sí misma, no fortalece la estructura de seguridad vial del país ni tiene un impacto directo en la accidentalidad, lo que unido a las dificultades administrativas para su implementación, hace que la calificación sea inferior al promedio de las medidas analizadas.

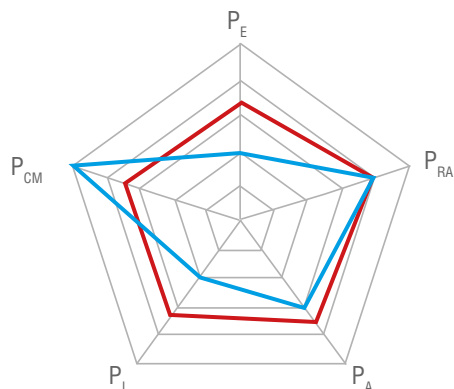
PROGRAMA “ALCOHOL Y CONDUCCIÓN” (Uruguay)



Programa realizado desde el año 2009 en la noche del 24 al 25 de agosto, con el objetivo de reducir el número de siniestros y lesionados ocurridos en la denominada “noche de la nostalgia”. Programa dirigido a toda la sociedad con el que se ha logrado una disminución directa de la accidentalidad.

La iniciativa por sí misma, no fortalece la estructura de seguridad vial del país, lo que unido a las dificultades administrativas y legales existentes para su ejecución disminuye la calificación final obtenida.

CAMPAÑA “CASCO CAUSA COMÚN” (Uruguay)

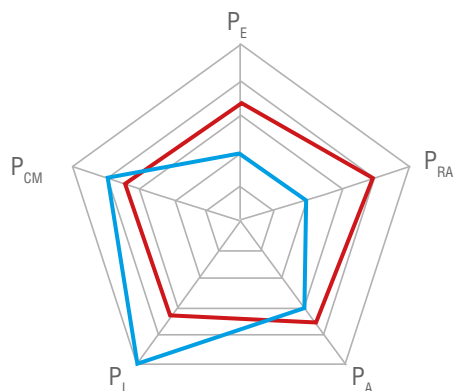


■ PROMEDIO ■ MEDIDA

Campaña de concientización de ámbito nacional y coste bajo, dirigida exclusivamente a usuarios de motociclistas (Conductores y acompañantes).

La iniciativa, por sí misma, no logra un fortalecimiento de la estructura en seguridad vial de Uruguay, lo que unido a las dificultades encontradas para su implementación, hacen que las calificaciones obtenidas en estos aspectos la sitúen por debajo de la calificación promedio de los mismos para las iniciativas evaluadas.

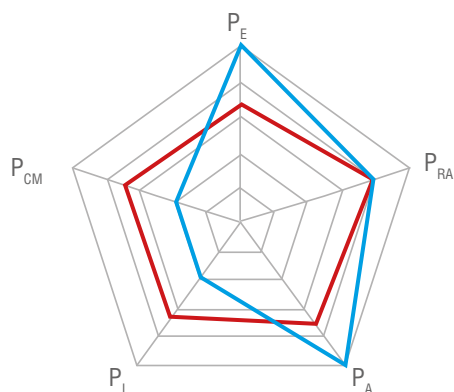
APLICACIÓN LÚDICO-EDUCATIVA “DERECHO A TRANSITAR” (Uruguay)



■ PROMEDIO ■ MEDIDA

La iniciativa, por sí misma, no fortalece la estructura de seguridad vial del país ni tiene un impacto directo en la accidentalidad, lo que unido a estar dirigida exclusivamente a escolares, hace que la calificación de la iniciativa, a pesar de no encontrar dificultades para su implantación y ser su coste medio, haya obtenido una puntuación inferior al promedio de las medidas analizadas.

SEMANAS DE LA SEGURIDAD VIAL (Internacional)

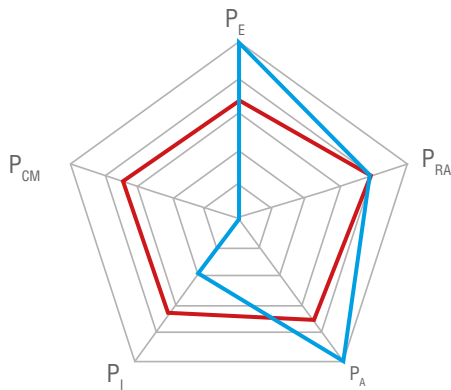


■ PROMEDIO ■ MEDIDA

Las semanas de la seguridad vial dirigidas a toda la sociedad, tienen como objetivo reducir la siniestralidad de tránsito y sus consecuencias desde diferentes enfoques y fortalecer la estructura de seguridad vial de los países en los que se celebran.

Las dificultades para su celebración y el elevado coste económico de las mismas, disminuyen la calificación obtenida.

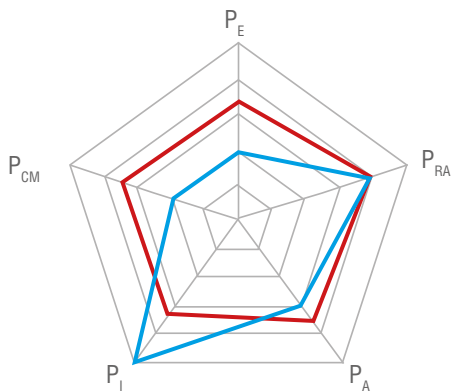
FORO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD VIAL INFANTIL -FISEVI (Internacional)



■ PROMEDIO ■ MEDIDA

Encuentro de carácter internacional cuyo objetivo es la mejora de la seguridad vial infantil y juvenil, reduciendo la accidentalidad de este colectivo y fortaleciendo la estructura de seguridad vial de los países participantes. Las dificultades para el desarrollo del foro y el muy elevado coste del mismo, penalizan la calificación en estos aspectos, situándolos por debajo de la media de las iniciativas analizadas.

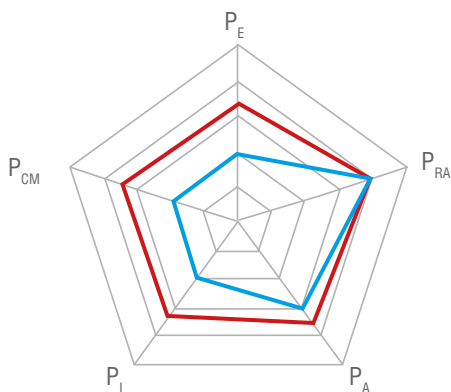
PLATAFORMA E-LEARNING “ESCUELA DE CONDUCCIÓN” (Internacional)



■ PROMEDIO ■ MEDIDA

Iniciativa de ámbito internacional dirigida a conductores principiantes con la cual no es claro que se fortalezca la estructura de seguridad vial de los países que la utilicen. A pesar de no existir dificultades administrativas ni legales para su implementación, el elevado coste de puesta en marcha y mantenimiento disminuye la calificación final obtenida.

JORNADAS INTERNACIONALES DE SEGURIDAD VIAL EN LAS EMPRESAS (Internacional)



■ PROMEDIO ■ MEDIDA

Incorpora criterios de seguridad vial en las empresas, donde hasta el momento no existía capacitación en ese sentido. Estas jornadas no fortalecen de forma clara la estructura vial de los países participantes y su alcance es limitado a conductores profesionales.

Los costes para su puesta en marcha y mantenimiento son altos y existen barreras administrativas para su implementación.

Es por ello que la calificación final obtenida por la iniciativa se encuentra por debajo del promedio de las medidas analizadas.

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

La aparición de los vehículos motorizados ha posibilitado el transporte rápido y eficaz de personas y mercancías, sirviendo de apoyo al desarrollo económico y social. Sin embargo, estas ventajas evidentes también han mostrado dimensiones negativas, entre las que se destacan los accidentes de tráfico por su especial gravedad e importancia.

El término “usuarios vulnerables” engloba a peatones, ciclistas, conductores y pasajeros de motocicletas y ciclomotores que utilizan las vías en sus desplazamientos y que por tener menor protección que en otros vehículos de mayor tamaño, tienen más probabilidad de resultar heridos en caso de accidente y con heridas más graves.

Las causas de la accidentalidad y los factores implicados en la misma, son un problema de tanta trascendencia que han sido objeto de estudio reiteradamente. De los numerosos estudios realizados al respecto y de las opiniones de los expertos más cualificados se desprende claramente que el denominado “factor humano” se encuentra implicado, directa o indirectamente, entre el 70% y 90% de los accidentes de tráfico.

Las causas relacionadas con el factor humano que intervienen en el origen de un accidente son principalmente las siguientes:

- Causas físicas
- Causas psíquicas
- Búsqueda intencionada del riesgo y las emociones
- Las conductas interferentes
- La falta de respeto de las normas
- Trastornos psicofísicos transitorios
- Deficiente percepción del riesgo

En este documento se analizan las principales medidas desarrolladas en los diferentes países de América Latina y el Caribe, enfocadas a la reducción de la accidentalidad en el campo del factor humano. 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, acciones de educación vial o concientización).

Como buenas prácticas pertenecientes al factor humano, se incluyen: Campañas de seguridad vial dirigidas al usuario, programas y/o jornadas de formación, etc. En este informe, se han analizado entre otras:

- Campañas para incentivar el uso del cinturón de seguridad.
- Programa “conduce sin alcohol”.
- Capacitación profesional a conductores de taxi.
- Jornadas de seguridad vial en las empresas.
- Semanas de la seguridad vial.
- Documentos de referencia o manuales para incentivar el uso del casco.

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

EXPERIENCIAS RECOGIDAS con máxima PRIORIDAD	JUSTIFICACIÓN
Microvideos y campañas de concientización diseñadas e implantadas considerando la población a quién va dirigida, acompañadas de acciones de vigilancia y control de su efectividad.	Relativo bajo coste y alta repercusión en el cambio de conductas, si están bien diseñadas.
Acciones de mejora de la educación vial.	Importancia de fomentar conductas seguras a la población más joven.
Mejora de la formación para la obtención de licencias y la utilización de los vehículos.	Necesidad de regular conocimientos y habilidades mínimas para conducir correctamente un vehículo, respetando las normas de tránsito existentes y al resto de usuarios de la vía.

En relación con la replicabilidad de las medidas estudiadas:

EXPERIENCIA	REPLICABILIDAD
Movimiento Maio Amarelo (Brasil) Calificación: 4,9	<ul style="list-style-type: none"> • Página web creada para recopilar todas aquellas iniciativas y medidas enfocadas a la mejora de la seguridad vial que se realicen en Brasil durante el mes de mayo. • Su replicabilidad en otros países es sencilla, no necesita un desarrollo normativo específico, ni una elevada inversión.
Profesionalización de conductores de taxi (Argentina) Calificación: 4,8	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciativa por la que se capacita en seguridad vial al colectivo de conductores de taxi de la ciudad de Buenos Aires. • Para que sea aplicada y funcione en otras ciudades y países, es necesario la adecuada adaptación tanto del material como del marco legal, de forma que se establezca la obligatoriedad de realizar los cursos.

Continúa página siguiente

EXPERIENCIA	REPLICABILIDAD
<p>Programa OBSERVAR (Brasil) Calificación: 4,7</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Divulgación de videos que abordan el comportamiento cotidiano de los usuarios de carreteras y autopistas de Brasil. • Para que sea replicada y tenga éxito es necesario adaptar los contenidos de los videos al comportamiento de los usuarios, así como al marco legal del país.
<p>Manéjate por la vida (Chile) Calificación: 4,7</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciativa vinculada al Decenio de la Seguridad Vial 2011-2020, cuyo éxito radica en la alianza entre los diferentes sectores públicos y privados para la mejora de la seguridad vial. • Su replicabilidad en otros países es sencilla, con un adecuado desarrollo normativo.
<p>Campaña “Inteligencia vial” (Colombia) Calificación: 4,7</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Campaña desarrollada específicamente para las características y hábitos de los conductores colombianos. • Su éxito radica en parte en la fuerte implicación institucional y en las acciones de control policial asociadas. • Fácilmente replicable en otros países, adaptándola convenientemente a las particularidades de los mismos.
<p>Cursos de formación en seguridad vial – Road Safety 101 (Belice) Calificación: 4,6</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Curso específicamente diseñado para la formación de los responsables de la seguridad vial de 9 municipios de Belice. • Su replicabilidad requiere un costo bajo y la adaptación de los contenidos a las particularidades del país en el que se vaya a aplicar.
<p>Campaña para incentivar el uso del cinturón de seguridad (Chile) Calificación: 4,6</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Campaña de concientización de un mes de duración y periodicidad anual que ha demostrado su eficacia. • Fácilmente replicable en otros países, adaptándola convenientemente a las particularidades de los mismos.
<p>Sello voluntario de conductor seguro (Chile) Calificación: 4,3</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Salvadas las barreras legales y administrativas para su puesta en marcha es una medida altamente replicable tanto en otros países como en otros sectores, que premia a los buenos conductores.
<p>Semanas de la seguridad vial (Internacional) Calificación: 4,2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciativa de alcance internacional cuyo objetivo es promover mejoras que conduzcan a una disminución de la siniestralidad vial en el país en el que se desarrollan. • La replicabilidad en otros países requiere una elevada inversión, así como la adaptación de las actividades a las características de la siniestralidad y objetivos de mejora de dicho país.
<p>Proyecto “Educación Vial” (Bolivia) Calificación: 4,2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciativa desarrollada para el fortalecimiento institucional en seguridad vial con las características de Bolivia. Para su aplicación y funcionamiento en otros países, es necesario realizar adaptaciones a las particularidades de la red vial y al marco legal del país a implementar.
<p>Fundación de Asociación Civil Jóvenes Salvaguarda y Red Salvaguarda (México) Calificación: 4,2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Fundación de ámbito nacional creada con el objetivo de contribuir a la concientización juvenil. • La fundación ha demostrado su eficacia. Para su creación en otros países es necesaria una inversión media, resolver las barreras administrativas y adaptar sus principios a las particularidades del país.
<p>Capacitación a operadores de transporte público (México) Calificación: 4,2</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciativas por la que se capacita en seguridad vial a colectivos específicos de conductores.
<p>Capacitación profesional a conductores de transporte de carga pesada y transporte extraurbano (Guatemala) Calificación: 3,1</p>	<ul style="list-style-type: none"> • El éxito de este tipo de medidas radica en el establecimiento de la obligatoriedad de realizar los cursos de capacitación unido a la realización simultánea de actividades de control policial.
<p>Capacitación a pilotos repartidores de comida rápida en motocicleta (Guatemala) Calificación: 3,1</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Para ser aplicadas y que funcionen en otros países, es necesario la adecuada adaptación tanto del material como del marco legal, de forma que se establezca la obligatoriedad de realizar los cursos.

Continua página siguiente

EXPERIENCIA	REPLICABILIDAD
<p>Proyecto “Juventud y Seguridad Vial” (Belice) Calificación: 4,1</p>	<ul style="list-style-type: none"> Programa completo de formación enfocado a jóvenes entre 16 y 29 años. El material desarrollado, convenientemente adaptado, puede servir para replicar el modelo a otros grupos de usuarios y otros países, siendo la inversión necesaria muy elevada.
<p>Foro internacional de seguridad vial infantil - FISEVI (Internacional) Calificación: 4</p>	<ul style="list-style-type: none"> Foro internacional en cuya primera edición participaron más de 200 asistentes y 30 panelistas internacionales. El segundo Foro está previsto para el año 2016. Iniciativa alineada con los marcos globales de la Década de Acción para la Seguridad Vial.
<p>Proyecto “Abrázate a la vida” (México) Calificación: 4</p>	<ul style="list-style-type: none"> El éxito de esta campaña radica en dos aspectos claves: <ul style="list-style-type: none"> Existencia de un marco legal que establezca la obligatoriedad del uso de los SRI y los cinturones de seguridad para todos los ocupantes del vehículo. Fuerte labor de control y sanción policial asociado. Para que sea aplicada y que funcione en otros países, es necesario un marco legal que obligue a la utilización de los SRI.
<p>Currículum de Educación Vial y Concientización (Belice) Calificación: 3,8</p>	<ul style="list-style-type: none"> Iniciativa que busca fortalecer el enfoque dado a la educación vial en los planes escolares de estudio. Para ser replicada y que funcione en otros países, es necesario la adecuada adaptación a las particularidades de sus planes de estudio, así como la adaptación del marco legal.
<p>Programa de radio “Salvemos Vidas” (Paraguay) Calificación: 3,2</p>	<ul style="list-style-type: none"> Espacio radiofónico dedicado a la concientización de la sociedad en temas de seguridad vial. Fácilmente replicable en otros países, adaptándolo convenientemente a las particularidades de los mismos.
<p>La educación vial es la formación del ciudadano (Argentina) Calificación: 3,1</p>	<ul style="list-style-type: none"> Iniciativa regional desarrollada por una ONG que contempla acciones formativas y campañas de concientización. Su replicabilidad en otros países y regiones es sencilla, no siendo necesarias grandes inversiones.
<p>Programa “Alcohol y Conducción” (Uruguay) Calificación: 3,1</p>	<ul style="list-style-type: none"> Programa especial específicamente diseñado para la noche de la nostalgia de Uruguay. El éxito de la iniciativa radica en dos aspectos fundamentales: <ul style="list-style-type: none"> La combinación de acciones de concientización y de vigilancia control policial. Acción conjunta de los sectores público y privado. Para que sea replicado y aplicado en otros países es necesaria la adecuada adaptación a las particularidades del país.
<p>Programa de certificación “Movilidad Segura” (Costa Rica) Calificación: 3</p>	<ul style="list-style-type: none"> Iniciativa desarrollada, por una entidad de carácter privado, en el marco del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Fácilmente replicable, convenientemente adaptada, en otros países.
<p>Manual del motociclista (Costa Rica, Nicaragua) Calificación: 3</p>	<ul style="list-style-type: none"> Manual que recoge recomendaciones tanto relativas al manejo como vestimenta y protecciones para usuarios de motocicletas. Para que sea replicado y aplicado en otros países es necesaria la adaptación del Manual a las particularidades del país.
<p>Microvideos sobre Seguridad Vial (Argentina) Calificación: 2,8</p>	<ul style="list-style-type: none"> Recursos didácticos convenientemente adaptados a las franjas etarias de destino, con coste de producción muy elevado. Convenientemente adaptados, su replicabilidad en las televisiones de otros países es sencilla.
<p>Curso e-learning “Motociclista actitud positiva” (Brasil) Calificación: 2,8</p>	<ul style="list-style-type: none"> Plataforma de formación dirigida a los motociclistas adaptada a las condiciones normativas de Brasil. Los contenidos pueden ser replicados, adaptados a las particularidades de cada país, con una fuerte inversión inicial para la creación de la plataforma.
<p>Campaña “Una moto es un vehículo” (Costa Rica) Calificación: 2,8</p>	<ul style="list-style-type: none"> Campaña de concientización visual e informativa que busca generar respeto a los usuarios de motocicletas. Su replicabilidad en otros países es sencilla, sin la necesidad de un desarrollo normativo específico ni una fuerte inversión.

Continúa página siguiente

EXPERIENCIA	REPLICABILIDAD
Charlas de educación vial para niños y adolescentes (Guatemala) Calificación: 2,8	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciativa que busca la formación en seguridad vial en colegios, institutos y escuelas. • El éxito se basa en la reforma del marco legislativo para que la educación vial pase a formar parte del currículo escolar. • Para que sea replicada y aplicada en otros países se necesita una adecuada adaptación del material a las particularidades del país y del desarrollo normativo.
Plataforma e-learning “Escuela de Conducción” (Internacional) Calificación: 2,8	<ul style="list-style-type: none"> • Plataforma e-learning dirigida y adaptada a las Escuelas de Conducción de los Automóviles Clubes de Latinoamérica para incorporar contenidos dirigidos a conductores principiantes. • Fácilmente replicable en otros países adaptando convenientemente los contenidos a las particularidades del país.
Campaña “Casco Causa Común” (Uruguay) Calificación: 2,8	<ul style="list-style-type: none"> • En el año 2013 la campaña recibió el Premio Cinturón de Oro a la Seguridad Vial 2013, otorgado por la Federación Internacional del Automóvil (FIA). Sus factores de éxito son: <ul style="list-style-type: none"> • El trabajo integrado y coordinado de las empresas privadas. • El rol de UNASEV. • REPLICABILIDAD y continuidad de la campaña.
Prevención en el uso indebido del alcohol (Argentina) Calificación: 2,6	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciativa de ámbito nacional de formación de formadores en seguridad vial. • Son necesarios fuertes recursos para su continuidad y la actualización de los materiales desarrollados e impartidos en el curso. • Para que sea aplicada y funcione en otros países y sectores, se necesita la adecuada adaptación a las particularidades del país.
Aplicación lúdico-educativa “Derecho a transitar” (Uruguay) Calificación: 2,6	<ul style="list-style-type: none"> • Programa diseñado para la concientización en temas de seguridad vial de estudiantes de educación primaria. • Los contenidos pueden ser replicados, adaptados convenientemente a las particularidades del país o de otras franjas etarias, mediante una inversión inicial media para la creación de la aplicación.
Jornadas internacionales de seguridad vial en las empresas (Internacional) Calificación: 2,5	<ul style="list-style-type: none"> • Jornadas de carácter internacional dirigidas a los conductores profesionales. • Fácilmente replicables en otros países adaptando los contenidos convenientemente.
Denuncia ciudadana frente a las malas prácticas de seguridad vial (Ecuador) Calificación: 2,3	<ul style="list-style-type: none"> • Campaña de concientización diseñada específicamente para Ecuador. • Las barreras legales y administrativas, junto con el muy elevado coste de puesta en marcha, dificultan la replicabilidad en otros países.
Campaña “Juntos, podemos salvar millones de vidas” (Paraguay) Calificación: 2,2	<ul style="list-style-type: none"> • Campaña financiada mediante capital privado con el apoyo de las Naciones Unidas y de la FIA. Su bajo costo de inversión y la elevada tasa de impactos logrados, generan una alta rentabilidad social y proporcionan sostenibilidad en el tiempo. • Iniciativa fácilmente replicable en otros países y empresas.
Parque Vial Lúdico (Ecuador) Calificación: 1,9	<ul style="list-style-type: none"> • Replica real del sistema vial donde se manifiesta cada componente de la movilidad con objeto de transmitir a los niños en forma práctica las normas de seguridad vial. • La replicabilidad de esta medida requiere una elevada inversión de puesta en marcha y mantenimiento, y se necesita adaptarlo a las particularidades de la zona donde se vaya a construir.

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


- Principalmente, son iniciativas que están dirigidas a la concientización de la sociedad en general, de forma clara, rápida y directa, logrando generar una reflexión en los implicados

- Son iniciativas público –privadas que competen a todos los implicados
- Capacitan y forman a los responsables en seguridad vial
- Tienen continuidad temporal y un coste de implementación y gestión medio.

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

- No han tenido continuidad
- Elevado coste de puesta en marcha
- Limitado público objetivo – únicamente está dirigido a sectores particulares de la sociedad.

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

PAÍS	EXPERIENCIA	FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES
Argentina	<p>PROFESIONALIZACIÓN CONDUCTORES DE TAXI DE LA CIUDAD DE BUENOS AIRES</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Incorporación de criterios de seguridad vial en la formación de un colectivo profesional como es el de los taxistas, que hasta ahora no recibía capacitación en este sentido. • Generación de un mayor compromiso de los taxistas con la seguridad vial, como pieza clave del tránsito. • Creación de un programa completo de formación, que incluye un manual específico y un conjunto de profesores que cuentan con la Tecnicatura en Seguridad Vial. • La financiación de la iniciativa con cargo a la tasa que grava la licencia, supone una garantía para su sostenibilidad en el tiempo. 	<ul style="list-style-type: none"> • No se aprecian 	<ul style="list-style-type: none"> • El material de referencia que se ha publicado puede servir para replicar el modelo a otras ciudades, adaptándolo convenientemente. • La experiencia en su conjunto podría trasladarse a otros transportistas profesionales, a través de los sindicatos u organizaciones similares.
Argentina	<p>“LA EDUCACION VIAL COMO PARTE DE LA PROPUESTA ESCOLAR ES LA FORMACION DEL CIUDADANO”</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • La iniciativa está alineada con la legislación nacional prevista sobre la educación vial en las escuelas. Las materias impartidas se encuentran adaptadas por niveles educativos y franjas etarias. • Incorpora una fuerte carga de implicación social, no sólo de los alumnos de los colegios, sino de toda la sociedad. 	<ul style="list-style-type: none"> • Se trata de una iniciativa organizada por una entidad privada a nivel regional, lo que limita el alcance de la medida. • La iniciativa es impartida por voluntarios no formados específicamente en aspectos relativos a la seguridad vial. 	<ul style="list-style-type: none"> • El material utilizado puede servir para replicar el modelo en otros colegios y en otras regiones, convenientemente adaptado, • Formación de formadores: los voluntarios que vayan a impartir los conocimientos en los distintos centros educativos deben ser formados previamente por expertos específicamente capacitados. La formación de formadores, multiplica el alcance de la medida.

Continúa página siguiente

PAÍS	EXPERIENCIA	FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES
Argentina	<p>“PREVENCIÓN EN EL USO INDEBIDO DE ALCOHOL”</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • La iniciativa contempla la formación de formadores: en cada uno de los centros se seleccionó a un conjunto de profesores que fueron específicamente capacitados en seguridad vial, para que posteriormente transmitan los conocimientos adquiridos entre los alumnos. De esta forma se multiplica el alcance de la medida. • Fuerte campaña de concientización social en los medios de comunicación, lo que garantiza llegar a un mayor volumen de público. 	<ul style="list-style-type: none"> • Para la continuidad temporal de la medida son necesarios fuertes recursos económicos y la actualización del material desarrollado. 	<ul style="list-style-type: none"> • El material de referencia elaborado puede servir para replicar la iniciativa en otros centros educativos, logrando la continuidad temporal de la medida.
Argentina	<p>MICROVIDEOS SOBRE SEGURIDAD VIAL</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • La incorporación de contenidos de educación vial adaptados en un canal de televisión infantil fomenta el autocuidado como valor y la reducción a la exposición de los riesgos viales. • La emisión de los videos por un canal de televisión de cobertura nacional garantiza una elevada difusión y alcance territorial. • El material desarrollado constituye un recurso pedagógicamente adaptado que puede utilizarse en centros escolares. 	<ul style="list-style-type: none"> • El elevado coste de producción del material hace que el número de microvideos producidos sea escaso: 8 videos en tres años. 	<ul style="list-style-type: none"> • La experiencia en su conjunto podría trasladarse a otras franjas de edad, adaptándola convenientemente. • Fomento de la colaboración con algún otro medio de comunicación relevante del país, de manera que se logre el acceso a un mayor público y conseguir recursos para continuar con la iniciativa.
Belice	<p>PROGRAMA ROAD SAFETY 101</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Incorpora conceptos de seguridad vial y requisitos para el desarrollo de estrategias de mejora de la seguridad vial al colectivo profesional responsable de la misma en diversos municipios del país. 	<ul style="list-style-type: none"> • La medida carece de continuidad temporal. Los responsables de la seguridad vial deben renovar sus conocimientos constantemente adaptándose a las nuevas necesidades y a los avances en la materia. 	<ul style="list-style-type: none"> • El material de referencia publicado puede servir de base para replicar la formación, convenientemente adaptado, a otros profesionales como profesores de autoescuela, conductores profesionales, etc. • Establecimiento de un programa periódico de capacitación de profesionales en seguridad vial.
Belice	<p>PROYECTO “JUVENTUD Y SEGURIDAD VIAL” YOUTH AND ROAD SAFETY CAPACITY BUILDING PROJECT</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Creación de un programa completo de formación, que incluye la formación de formadores, grupos de trabajo y talleres de concientización. • Incorpora la educación y el aprendizaje activo como piezas claves para la transmisión de criterios de seguridad vial, buscando general una conciencia social entre los más jóvenes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Para su sostenibilidad en el tiempo son necesarios importantes recursos económicos. 	<ul style="list-style-type: none"> • El material desarrollado puede servir para replicar el modelo en otros colegios del país. • La experiencia en su conjunto podría trasladarse a otros centros educativos como universidades, multiplicando el alcance de la medida.

Continúa página siguiente

PAÍS	EXPERIENCIA	FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES
Belice	<p>CURRÍCULUM DE EDUCACIÓN VIAL Y CONCIENTIZACIÓN</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • La medida integra la educación vial en el módulo de estudios sociales existente, buscando lograr un fortalecimiento de la estructura vial perdurable en el tiempo. • Incorpora criterios de seguridad vial en la formación del profesorado, colectivo que hasta ahora no recibía capacitación en este sentido. • La formación del profesorado garantiza que adquieran los conocimientos y habilidades necesarios para la correcta transmisión de mensajes de seguridad vial. 	<ul style="list-style-type: none"> • Temporal: Falta de continuidad una vez finalizado el contrato de consultoría: periodicidad de las actualizaciones del material de apoyo y para la realización de talleres de capacitación de profesorado, definir si es o no necesario volver a cursar los talleres para la actualización de las habilidades adquiridas, etc. • Valorar la adecuación del planteamiento de una empresa extranjera a la realidad del país, puesto que las acciones propuestas pueden no ajustarse al contexto. 	<ul style="list-style-type: none"> • Establecimiento de un plan de seguimiento de la medida que permita la valoración de los logros alcanzados así como la introducción de las modificaciones necesarias en caso de comprobar que no se han alcanzado los objetivos fijados. • Establecimiento de un programa periódico de capacitación de profesores, que permita la actualización de los conocimientos adquiridos.
Bolivia	<p>PROYECTO "EDUCACIÓN VIAL"</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • La iniciativa busca el fortalecimiento institucional, involucrando para ello a los poderes públicos y privados, y a la sociedad en general. • La incorporación de acciones de comunicación, garantiza el acceso a la información de un mayor volumen de público objetivo. • Crea un programa completo de formación que incluye guías para el capacitador y para el docente, cartilla del alumno, material de información y comunicación. 	<ul style="list-style-type: none"> • No existe garantía de continuidad. • Una iniciativa de este tipo requiere una actualización del material utilizado, para adaptarlo a las necesidades identificadas y nuevos avances. • Formación eminentemente teórica que no contempla parte de formación práctica. 	<ul style="list-style-type: none"> • La experiencia en su conjunto podría trasladarse a jóvenes que han terminado la formación escolar. • Establecimiento de un programa periódico de formación de formadores.
Brasil	<p>MOVIMENTO MAIO AMARELO</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • El seguimiento de la iniciativa cuenta con un gran número de seguidores, lo que pone de manifiesto que existe una fuerte implicación social en los aspectos relacionados con la seguridad vial. • La iniciativa está alineada con los marcos globales como la Década de Acción de la Seguridad Vial. 	<ul style="list-style-type: none"> • Una iniciativa de este tipo necesita ser alimentada con novedades, acciones, mensajes, etc. con mucha regularidad, para motivar a sus seguidores; si esto no se consigue, los seguidores podrían perder progresivamente su entusiasmo, generando que la campaña se diluya. • Para su sostenibilidad en el tiempo, se necesitan fuertes recursos económicos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Fomento de la colaboración con algún medio de comunicación relevante en el país, de manera que se consiga acceder mejor a los ciudadanos y conseguir recursos para continuar con las acciones.
Brasil	<p>PROGRAMA OBSERVAR</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciativa de acceso universal, cuyo objetivo es la concientización de la sociedad en materia de seguridad vial de forma clara, rápida y directa. • Genera un mayor compromiso de todos los actores del tráfico, como pieza clave del tránsito. 	<ul style="list-style-type: none"> • No existe garantía de continuidad • Videos divulgados por internet lo que puede restar capacidad de divulgación, en zonas con difícil acceso a la red o a grupos de personas que por edad o falta de conocimiento no tienen acceso a este medio. 	<ul style="list-style-type: none"> • Fomento de la colaboración de algún medio de comunicación relevante en el país que permita la distribución de los videos, logrando una mayor difusión de los mismos.

Continúa página siguiente

PAÍS	EXPERIENCIA	FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES
Brasil	<p>E-LEARN – MOTOCICLISTA ATTITUDE POSITIVA</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Incorporación de criterios de seguridad vial en un grupo de usuarios vulnerables de la vía, los motociclistas, que hasta el momento no recibían formación en ese sentido. • La utilización de una plataforma virtual permite un fácil y rápido acceso sin horarios y sin desplazamientos. • Generación de un mayor compromiso de los motociclistas con la seguridad vial, como pieza clave del tránsito. 	<ul style="list-style-type: none"> • No existe un marco legal que obligue a la realización de un curso de formación de motociclistas para la obtención del carnet de conducir de dichos vehículos. • La utilización de una plataforma virtual puede restar capacidad de divulgación, en zonas con difícil acceso a la red o a grupos de personas que por edad o falta de conocimiento no tienen acceso a este medio. • Una iniciativa de este tipo requiere la actualización del material utilizado, para adaptarlo a las necesidades identificadas y nuevos avances. • Formación eminentemente teórica que no contempla parte de formación práctica. 	<ul style="list-style-type: none"> • El material desarrollado puede servir para replicar el modelo en otros grupos de usuarios: peatones, ciclistas, conductores profesionales, etc.
Chile	<p>MANÉJATE POR LA VIDA</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • La iniciativa vincula a entidades públicas y privadas. • Contribuye a crear una conciencia en toda la sociedad sobre la importancia de cuatro aspectos claves para la seguridad vial. • La incorporación de acciones de comunicación, garantiza el acceso a la información de un mayor volumen de público objetivo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Contempla únicamente cuatro aspectos para concientizar a la sociedad, no considerando otros factores claves para la mejora de la seguridad vial como pueden ser la importancia de respetar las normas de circulación, el consumo de drogas, la utilización de elementos de comunicación sin dispositivos manos libres, el cansancio, etc. • Este tipo de iniciativas requiere ser alimentado con novedades, mensajes, acciones, etc., con mucha regularidad, para motivar a sus seguidores y que no pierdan el entusiasmo, generando que la campaña se diluya. • Son necesarios fuertes recursos económicos para garantizar su sostenibilidad en el tiempo. 	<ul style="list-style-type: none"> • La experiencia podría adaptarse para concientizar a la sociedad en otros aspectos claves para la seguridad vial no contemplados actualmente. • Fomento de la colaboración de algún medio de comunicación relevante en el país, de manera que se consiga acceder mejor a los ciudadanos y conseguir recursos para continuar con las acciones.
Chile	<p>CAMPAÑA PARA INCENTIVAR EL USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • El seguimiento de la iniciativa ha demostrado su efecto positivo en la sociedad, pasándose de un 50% de conductores que usaban cinturón de seguridad a un 80%, lo que pone de manifiesto que existe una fuerte implicación social en el uso del cinturón de seguridad. • La sostenibilidad en el tiempo de la campaña permite concientizar eficazmente a la sociedad sobre la importancia de la utilización del cinturón de seguridad. 	<ul style="list-style-type: none"> • La ausencia de controles policiales realizados de forma simultánea con la campaña puede restarle efectividad. 	<ul style="list-style-type: none"> • Utilización de la experiencia como base para la realización de otras campañas de concientización ciudadana sobre aspectos claves en la seguridad vial como: alcohol, sistemas de retención infantil, velocidad, etc. • Necesidad de buscar nuevos campos de actuación para llegar del 80% al 100%, principalmente basados en actividades de control y sanción.





Continua página siguiente

PAÍS	EXPERIENCIA	FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES
Chile	<p>SELLO VOLUNTARIO DE CONDUCTOR SEGURO</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Generación de un mayor compromiso del colectivo de conductores de transporte escolar con la seguridad vial, aspecto clave del tránsito. • Incorpora una fuerte carga de implicación social, no sólo a los conductores, sino a la comunidad educativa y a toda la sociedad, que contribuye a crear una conciencia de respeto en el ámbito vial. • La validez del sello de seis meses garantiza que los conductores disponen de un historial impecable en seguridad vial. • La realización virtual de los trámites facilita tanto a los conductores la obtención del sello, como a los interesados la consulta de un determinado conductor. 	<ul style="list-style-type: none"> • No existen indicadores acerca de la efectividad de la medida. 	<ul style="list-style-type: none"> • Añadir como condición a la obtención del sello la necesidad de realizar una breve formación en aspectos claves para la seguridad vial.
Colombia	<p>CAMPAÑA "INTELIGENCIA VIAL"</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • La campaña ha generado reflexión, se ha convertido en un símbolo y en un referente para la sociedad. El alto nivel de impacto en el comportamiento (85%) es una señal positiva de cambio cultural a un mejor comportamiento voluntario, es una muestra de autorregulación, aspecto fundamental para el logro de un cambio sostenible. • El fuerte compromiso del Gobierno Nacional refleja la concientización por parte de los poderes públicos en la mejora de la seguridad vial, contribuyendo al éxito de la campaña. • La realización de campañas de inspección policial de forma conjunta favorece al éxito de la medida. 	<ul style="list-style-type: none"> • La campaña está alojada principalmente en una página web con enlaces a Twitter, Facebook y YouTube, lo que puede dificultar el acceso a la información a una parte de la población. • Una iniciativa de este tipo necesita ser alimentada con novedades, acciones, mensajes, etc. con mucha regularidad, para motivar a sus seguidores y que no pierdan progresivamente el entusiasmo, generando que la campaña se diluya. • Falta de datos reales sobre la eficacia, en términos de red, accidentes y víctimas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Utilizar la experiencia como base para la implementación de otras campañas de concientización ciudadana. • Fomentar la colaboración de algún medio de comunicación relevante en el país, de manera que se consiga acceder mejor a los ciudadanos y a recursos para continuar las acciones.
Costa Rica	<p>PROGRAMA DE CERTIFICACIÓN "MOVILIDAD SEGURA"</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Incorpora criterios de seguridad vial en la formación de los instructores de manejo de automóviles y motocicletas. • Crea un sistema completo de formación que incorpora aspectos teóricos y aspectos prácticos mediante simulaciones. 	<ul style="list-style-type: none"> • No existe un marco legal que establezca la obligación de realizar el programa de certificación a instructores de manejo. • Se trata de un programa voluntario, promovido por una entidad privada que no cuenta con el respaldo de ninguna entidad pública relacionada con la seguridad vial. • La iniciativa carece de continuidad temporal, se ha impartido un único curso anual en el año 2011. 	<ul style="list-style-type: none"> • Fomentar la colaboración de alguna entidad pública al programa, de forma que se genere un mayor compromiso del colectivo de instructores con la seguridad vial, pieza clave del tránsito. • La experiencia en su conjunto podría replicarse a otro colectivo como el de los conductores profesionales.

Continúa página siguiente

PAÍS	EXPERIENCIA	FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES
Costa Rica	<p>MANUAL DEL MOTOCICLISTA</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • La distribución gratuita del manual a los conductores de motocicletas, garantiza un mayor alcance de la medida. • Acción perdurable en el tiempo – actualmente se está preparando el manual del motociclista 2014. 	<ul style="list-style-type: none"> • La distribución del manual, si no está acompañada de una fuerte labor de control asociado a multas, no garantiza, por sí misma, el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los motoristas. • No existen indicadores acerca de la efectividad de la medida en la siniestralidad de este grupo de usuarios. 	<ul style="list-style-type: none"> • El material de referencia publicado puede servir para replicar el Manual, adaptándolo convenientemente, a otros colectivos. • Establecer un programa de control y seguimiento del cumplimiento de la normativa de tránsito por parte de los motociclistas.
Costa Rica	<p>CAMPAÑA “UNA MOTO ES UN VEHÍCULO”</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • La campaña contribuye a crear una conciencia de respeto en el ámbito vial entre todos los usuarios de la vía y la sociedad en general, promoviendo la igualdad, el acatamiento y la tolerancia entre todos los conductores. • Incorpora una fuerte carga de importancia social, no sólo de los conductores, sino de toda la sociedad, por lo que contribuye a crear un sentimiento de implicación con el proyecto. 	<ul style="list-style-type: none"> • Se trata de una experiencia aislada. A pesar de ser una campaña de alcance nacional, el vehículo con el que se realiza parte de la campaña únicamente recorre las calles de la capital. • La iniciativa carece de continuidad temporal, ha tenido un mes de duración, lo que le resta efectividad en la concientización de la sociedad. • Dificultades para medir realmente su eficacia. 	<ul style="list-style-type: none"> • Aumentar el alcance de la campaña haciendo circular el vehículo por otros pueblos y ciudades. • Fomentar la colaboración con algún medio de comunicación relevante en el país, de manera que se consiga acceder mejor a los ciudadanos y conseguir recursos para continuar con la iniciativa. • La experiencia en su conjunto podría adaptarse para concientizar a la población sobre la importancia de la seguridad vial y otros usuarios vulnerables como peatones, ciclistas, etc.
Ecuador	<p>DENUNCIA CIUDADANA FRENTE A LAS MALAS PRÁCTICAS EN SEGURIDAD VIAL.</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Contribuye a crear una conciencia en toda la sociedad sobre la importancia de cuatro aspectos claves para la seguridad vial. • La incorporación de acciones de comunicación, garantiza el acceso a la información de un mayor volumen de público objetivo. 	<ul style="list-style-type: none"> • La denuncia ciudadana puede tener una cierta carga subjetiva que no represente la realidad de la situación. • Este tipo de iniciativas requiere ser alimentada con novedades, mensajes, acciones, etc. con mucha regularidad para motivar a sus seguidores, si esto no se logra, podrían perder entusiasmo progresivamente, generando que la campaña se diluya. • El sistema, sino está acompañado por una fuerte labor de control asociado a multas, le puede restar efectividad a la medida. 	<ul style="list-style-type: none"> • La experiencia podría adaptarse para concientizar a la sociedad en otros aspectos claves para la seguridad vial no contemplados actualmente. • Fomento de la colaboración de algún medio de comunicación relevante en el país, de manera que se consiga acceder mejor a los ciudadanos y conseguir recursos para continuar con las acciones.
Ecuador	<p>PARQUE VIAL LÚDICO “EL PARAISO”</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • La formación estudiantil realizan agentes civiles de tránsito especialmente capacitados en la materia. • Incorpora la educación y el aprendizaje activo como piezas clave para la transmisión de criterios de seguridad vial, buscando generar una conciencia social entre los más jóvenes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Para su sostenibilidad en el tiempo son necesarios importantes recursos económicos. • La educación vial no está incluida en el currículo escolar del país. • Limitado alcance territorial: el parque vial está destinado a la municipalidad de Cuenca, no contemplándose la utilización del mismo por otros municipios cercanos. 	<ul style="list-style-type: none"> • La experiencia en su conjunto podría trasladarse a otros municipios del país. • El material utilizado puede servir para replicar el modelo, convenientemente adaptado, en otros colegios de municipios próximos que puedan acceder al parque vial lúdico “El Paraíso”.






Continua página siguiente

PAÍS	EXPERIENCIA	FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES
Guatemala	<p>CAPACITACIÓN PROFESIONAL A CONDUCTORES DE TRANSPORTE DE CARGA PESADA Y TRANSPORTE EXTRAURBANO (CAMIONES DE CARGA, TRÁILER, FURGONES CONTENEDORES Y DE REMOLQUE)</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Incorporación de criterios de seguridad vial en un colectivo profesional que hasta el momento no recibía formación en ese sentido. • Generación de un mayor compromiso de los conductores profesionales con la seguridad vial, como pieza clave del tránsito. • Creación de un programa completo de formación impartido por expertos capacitados en seguridad vial. • La iniciativa está acompañada de una fuerte labor de control policial, lo que aumenta su efectividad. 	<ul style="list-style-type: none"> • Para la sostenibilidad en el tiempo de la campaña, se requieren importantes recursos económicos. • Falta de datos sobre la eficacia de la medida. 	<ul style="list-style-type: none"> • El material elaborado puede servir para replicar el modelo a vías urbanas, adaptándolo convenientemente. • La experiencia en su conjunto podría trasladarse a otros grupos de conductores profesionales.
Guatemala	<p>CAPACITACIÓN A PILOTOS REPARTIDORES DE COMIDA RÁPIDA EN MOTOCICLETA</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Acción de concientización en los usuarios de motocicleta, con lo que se busca mejorar la educación y el respeto vial. • Generación de un mayor compromiso de los repartidores de comida rápida en motocicleta. 	<ul style="list-style-type: none"> • Se trata de una experiencia aislada, con un breve periodo de duración. • Se deberían implantar acciones globales para la mejora de la seguridad vial en repartidores, como uno de los problemas clave de seguridad vial en los países ALC. 	<ul style="list-style-type: none"> • El material elaborado puede servir para replicar el modelo, adaptándolo convenientemente, a otras ciudades. • La experiencia en su conjunto podría trasladarse a otro colectivo de transportistas profesionales.
Guatemala	<p>CHARLAS DE EDUCACIÓN VIAL PARA NIÑOS Y ADOLESCENTES</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Creación de un programa completo de formación, que incluye material educativo y acciones de comunicación. • Campaña impartida por personas con conocimientos en educación vial adaptada al público objetivo, lo que aumenta la efectividad de la misma. 	<ul style="list-style-type: none"> • No existe un marco legal que incluya la educación vial en el currículo escolar, por lo que no se garantiza la impartición en todos los centros de enseñanza. • Para su sostenibilidad en el tiempo, se necesitan recursos económicos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Fomento de la colaboración con algún medio de comunicación relevante en el país, de forma que se consiga acceder mejor a la sociedad. • El material de referencia que se ha elaborado puede ser utilizado para replicar el modelo, adaptándolo convenientemente a otros sectores como por ejemplo universitarios, conductores profesionales, etc.
México	<p>FUNDACIÓN DE ASOCIACIÓN CIVIL JOVENES SALVAGUARDA Y RED SALVAGUARDA</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Contribuye a la concientización juvenil sobre la importancia de tres temas de seguridad vial: Alcohol, cinturón de seguridad y velocidad. • Creación de un programa completo de formación, que incluye la formación de formadores. • Incorpora la educación y el aprendizaje activo como piezas claves para la transmisión de criterios de seguridad vial. 	<ul style="list-style-type: none"> • No considera otros factores clave para la mejora de la seguridad vial como puede ser el consumo de drogas, el cansancio, etc. • Este tipo de iniciativas requiere ser alimentada con novedades, mensajes, acciones, etc. con mucha regularidad, para motivar a sus seguidores y que no, pierdan entusiasmo progresivamente. 	<ul style="list-style-type: none"> • Evaluar la posibilidad de incorporar acciones de comunicación para garantizar el acceso a la información de un mayor volumen de público objetivo. • La experiencia podría adaptarse para concientizar a la sociedad en otros aspectos claves de la seguridad vial no contemplados actualmente. • Fomento de la colaboración de algún medio de comunicación relevante en el país, de manera que se consiga acceder a un mayor número de jóvenes.

Continúa página siguiente

PAÍS	EXPERIENCIA	FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES
México	<p>PROYECTO "ABRAZATE A LA VIDA"</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Generación de un mayor compromiso tanto de los padres, como de los niños, jóvenes, y de la sociedad en general, sobre la importancia de utilizar los sistemas de retención adecuados. • Campaña de concientización que llega a los padres a través de diferentes entornos: colegios, universidades hospitalales, centros de salud, etc. lo que aumenta su efectividad. 	<ul style="list-style-type: none"> • La campaña, si no está acompañada por un marco legal de obligación de uso, así como de una fuerte labor de control y sanción policial, no garantiza, por sí misma, un 100% de cumplimiento. 	<ul style="list-style-type: none"> • Fomentar la colaboración de los medios de comunicación de manera que se consiga acceder mejor a la población. • La experiencia en su conjunto podría trasladarse, convenientemente adaptada, a otros colectivos de riesgo como ciclistas, mayores, etc.
México	<p>CAPACITACIÓN A OPERADORES DEL TRANSPORTE PÚBLICO</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Incorporación de criterios de seguridad vial en la formación de los operadores de transporte público, que hasta ahora no recibían capacitación en ese sentido. • Iniciativa global que contempla: <ul style="list-style-type: none"> • Una reforma legal que garantiza la durabilidad de la medida. • Capacitación permanente a conductores mediante un programa de formación. • Operativos de control policial que garantizan el cumplimiento de la normativa. • Generación de un mayor compromiso del colectivo de operadores de transporte público con la seguridad vial, aspecto clave en el tránsito. 	<ul style="list-style-type: none"> • No se aprecian. 	<ul style="list-style-type: none"> • La experiencia en su conjunto podría trasladarse a otros grupos como taxistas, transportistas profesionales, etc.
Nicaragua	<p>MANUAL DEL MOTOCICLISTA</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • La distribución gratuita del Manual a los conductores de motocicletas, garantiza un mayor alcance de la medida. • La iniciativa está alineada con el plan de educación vial del país. 	<ul style="list-style-type: none"> • La distribución del Manual, si no está acompañada de una fuerte labor de control y sanción, no garantiza, por sí mismo, el cumplimiento de las normas de tránsito por parte de los motoristas. • No existen indicadores acerca de la efectividad de la medida en la siniestralidad de este grupo de usuarios. 	<ul style="list-style-type: none"> • El material de referencia publicado puede servir para replicar el Manual a otros colectivos, adaptándolo convenientemente. • Establecer un programa de control y seguimiento del cumplimiento de la normativa de tránsito por parte de los motociclistas.
Paraguay	<p>PROGRAMA DE RADIO "SALVEMOS VIDAS"</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Acción ejemplarizante de cómo los medios de comunicación se vuelcan en la seguridad vial. • La medida contribuye a crear una conciencia de respeto en el ámbito vial en toda la sociedad mediante la emisión radial de dos horas semanales hablando sobre seguridad vial, campañas, eventos, comentarios e interacción con la audiencia. • Alcance nacional a través de las ondas de radio e internacional mediante su emisión por internet. 	<ul style="list-style-type: none"> • Se carece de indicadores que permitan valorar el alcance de la medida. 	<ul style="list-style-type: none"> • Analizar el impacto que el programa está teniendo en la sociedad, valorando sus fortalezas y debilidades para poder incidir en las mismas.

Continua página siguiente

PAÍS	EXPERIENCIA	FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES
Paraguay	<p>CAMPAÑA “JUNTOS, PODEMOS SALVAR MILLONES DE VIDAS”</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciativa que fomenta el compromiso social por la seguridad vial. • No es una campaña con enfoque de corto plazo ni una alianza que implique aportes económicos, lo que fomenta la participación en la misma. 	<ul style="list-style-type: none"> • No contempla la concientización mediante formación ni la adopción de políticas de empresa para la mejora de la seguridad vial. 	<ul style="list-style-type: none"> • Fomentar las actividades de difusión para aumentar el número de empresas adheridas.
Uruguay	<p>ALCOHOL Y CONDUCCIÓN - PROGRAMA ESPECIAL DE PREVENCIÓN Y CONTROL EN LA NOCHE DE LA NOSTALGIA</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Generación de un mayor compromiso de los conductores con la seguridad vial. • Programa sostenible en el tiempo, lleva 5 años realizándose de forma continua. • Campaña compuesta por acciones combinadas de concientización y control, lo que aumenta su eficacia. • La campaña es promovida conjuntamente por el sector público y privado lo que aumenta las posibilidades de éxito. 	<ul style="list-style-type: none"> • La campaña sólo se realiza una noche al año, lo que limita su alcance. • Para su realización son necesarios fuertes recursos económicos. 	<ul style="list-style-type: none"> • La experiencia en su conjunto podría repetirse otras noches conflictivas como puede ser año nuevo. • Abordar otros aspectos importantes de la seguridad vial como el consumo de drogas, la utilización del cinturón de seguridad, etc.
Uruguay	<p>CAMPAÑA “CASCO CAUSA COMÚN”</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • La campaña se realiza dentro del Plan Motociclistas más Seguros, acompañada de acciones de información, control, fiscalización y educación, lo que aumenta su eficacia. • Importante despliegue en medios de comunicación garantizando una gran difusión del mensaje. • La campaña es promovida conjuntamente por el sector público y privado lo que aumenta las posibilidades de éxito. 	<ul style="list-style-type: none"> • Para su sostenibilidad en el tiempo se necesitan fuertes recursos económicos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Fomentar las colaboraciones con el objetivo de conseguir recursos para continuar con las acciones. • La experiencia en su conjunto podría adaptarse para aplicarla a otros colectivos.
Uruguay	<p>PLICACIÓN LÚDICO-EDUCATIVA “DERECHO A TRANSITAR”</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • La iniciativa fomenta el autocuidado como valor y la reducción a la exposición de los riesgos viales. • El material, desarrollado por un equipo multidisciplinar, constituye un recurso pedagógicamente adaptado al público objetivo. • La utilización de una plataforma virtual permite un fácil y rápido acceso sin horarios y sin desplazamientos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Limitado público objetivo – únicamente está dirigido a escolares de educación primaria. • La utilización de una plataforma virtual puede restar capacidad de divulgación, en zonas con difícil acceso a la red. • Una iniciativa de este tipo requiere una actualización del material utilizado, para adaptarlo a las necesidades identificadas y nuevos avances. 	<ul style="list-style-type: none"> • Ampliar el grupo objeto a escolares de cualquier nivel. • La experiencia en su conjunto podría trasladarse a otras franjas etarias de destino, adaptándolo convenientemente. • Fomento de la colaboración con algún otro medio de comunicación relevante del país, de manera que se logre el acceso a un mayor público.
Internacional	<p>SEMANAS DE LA SEGURIDAD VIAL</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • La iniciativa contribuye a crear una conciencia sobre la importancia de la seguridad vial a la sociedad en general, mediante actividades de difusión, cursos y seminarios. • Las semanas convocan a entidades públicas y privadas para la difusión de un mensaje común, lo que aumenta sus posibilidades de éxito. 	<ul style="list-style-type: none"> • Para su sostenibilidad en el tiempo se requieren fuertes recursos económicos. • En algunos países se ha tratado de una experiencia aislada. 	<ul style="list-style-type: none"> • Extender las “Semana de la Seguridad vial” a países que todavía no la tienen.

Continúa página siguiente

PAÍS	EXPERIENCIA	FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES
Internacional	<p>FORO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD VIAL INFANTIL - FISEVI</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • El Foro convoca a entidades públicas y privadas a nivel internacional, lo que aumenta sus posibilidades de éxito. • La iniciativa está alineada con los marcos globales de la Década de Acción para la Seguridad Vial. • Pone en valor la importancia de los sistemas de retención infantil, novedad en la Región. 	<ul style="list-style-type: none"> • No se aprecian. 	<ul style="list-style-type: none"> • Buscar nuevos escenarios para la generación de un espacio de debate, capacitación, intercambio y construcción de una política de seguridad vial enfocada en uno de los grupos de usuarios más vulnerables de las vías. • Fomentar las labores de publicidad para contar con la máxima participación posible en el próximo foro que se realice.
Internacional	<p>PLATAFORMA E-LEARNING "ESCUELA DE CONDUCCIÓN"</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • La plataforma virtual permite un fácil y rápido acceso a la información sin horarios y sin desplazamientos. • Los contenidos se encuentran particularizados para cada región en la que está habilitada la plataforma. • La iniciativa está alineada con los marcos globales como la Década de Acción de la Seguridad Vial. 	<ul style="list-style-type: none"> • No existe un marco legal que obligue a la utilización de la plataforma para la obtención del carnet de conducir de dichos vehículos. • Una iniciativa de este tipo requiere una actualización del material utilizado, para adaptarlo a las necesidades identificadas y nuevos avances. 	<ul style="list-style-type: none"> • La experiencia en su conjunto podría trasladarse a otro colectivo como a la reeducación de conductores reincidentes. • Continuar adaptando el modelo en otros países aprovechando el material de referencia elaborado. • Puede ayudar a reducir el periodo en la formación para obtener permisos de conducción, utilizando la vía telemática.
Internacional	<p>JORNADAS INTERNACIONALES DE SEGURIDAD VIAL EN LAS EMPRESAS</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Campañas de concientización empresarial a nivel supranacional, lo que es de gran importancia pues muchas de las actividades de transporte realizan recorridos internacionales. • Implica una responsabilidad asumida y reconocida por la empresa en seguridad vial. • Incorpora criterios de seguridad vial en las empresas, donde hasta el momento no se recibía capacitación en este sentido. 	<ul style="list-style-type: none"> • No han tenido continuidad: Constituyó una acción aislada llevada a cabo únicamente en tres países. 	<ul style="list-style-type: none"> • Fomentar la colaboración de los medios de comunicación para acceder a un mayor número de empresas. • La experiencia en su conjunto podría trasladarse a otros países.

5. CONCLUSIONES.

5.1. EN RELACIÓN CON LA METODOLOGÍA DE VALORACIÓN

Tras la recopilación y evaluación de las diferentes experiencias de éxito relativas al factor humano se han obtenido las siguientes conclusiones:

- La valoración realizada ha pretendido ser objetiva, partiendo de los datos disponibles. Sin embargo, ante la ausencia de algunos datos, sobre todo en temas económicos, se han realizado estimaciones. Es por ello, que la valoración por parte de otro equipo de profesionales podría dar lugar a puntuaciones sensiblemente diferentes.
- La valoración de las mismas experiencias en el futuro, cuando se disponga de resultados reales de reducción de siniestralidad motivada, podría arrojar resultados diferentes.
- Experiencias similares realizadas en distintos países no han obtenido una puntuación cercana pudiendo ser de considerable diferencia debida a los resultados disponibles sobre el éxito de cada una de ellas. Una experiencia de la que se tienen resultados confiables de su aplicación se ha valorado más positivamente que aquella de la que no se dispone de datos.

Los mejores resultados los han obtenido aquellas acciones de concientización que han ido acompañadas con campañas de vigilancia y control. La vigilancia y el control han demostrado ser efectivas en su carácter disuasorio, logrando disminuir la proporción de usuarios que adoptan comportamientos de riesgo.

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 implementen en otros países traten de subsanar las limitaciones encontradas:

- ✓ La educación vial en las escuelas debe impartirse bajo un marco legal definido y claro, que garantice que los contenidos se desarrollen en todas las escuelas, tanto en el ámbito rural como urbano; para realizarlas con éxito y conseguir resultados positivos, se necesita material formativo adecuado y la capacitación de los profesores. Las iniciativas

que se llevan a cabo de forma altruista por algunas organizaciones tienen un impacto positivo que contribuye a generar una verdadera cultura de la seguridad vial entre los más jóvenes, pero limitado geográficamente y temporalmente sin resultados perdurables en el tiempo y sin cobertura para toda la población. Es necesario dotar del marco adecuado (legislativo, de procedimiento, financiero, etc.) a la educación vial.

- ✓ Una valoración similar merecen las campañas de concientización específicas que realizan de forma puntual determinadas organizaciones cuyo aporte es muy positivo, pero con impacto en muchas ocasiones reducido, por la escasa duración o por el limitado alcance de las mismas. Las organizaciones que realizan estas labores deberían estar agrupadas y guiadas bajo una misma orientación, de manera que se garantice la máxima rentabilidad de los recursos, transmisión de los mensajes adecuadamente, acordes con los problemas que se quieren resolver de manera prioritaria, garantizando la perdurabilidad y asegurando la cobertura a diferentes ámbitos geográficos, rangos de edades, población objetivo, etc.
- ✓ Como parte de la responsabilidad social corporativa de los medios de comunicación, su participación en las actividades de concientización y divulgación es muy positiva para aumentar el éxito de las acciones sobre la seguridad vial; en este mismo sentido, se debería animar a las empresas para que participen efectivamente.
- ✓ Las medidas dirigidas a la capacitación de conductores profesionales deben implementarse obligatoriamente, para los diferentes colectivos, muy especialmente para aquéllos que se ven más afectados por accidentes de tránsito, como puede ser el caso de los repartidores en motocicleta o ciclomotor. La participación de sindicatos u organizaciones profesionales ha demostrado ser un buen aporte.

