

EXPERIENCIA DE ÉXITO RESUMEN EJECUTIVO



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: resumen ejecutivo / Elena de la Peña, Enrique Millares, Lourdes Díaz, Alejandro Taddia, Claudia Bustamante.

p. cm. — (Monografía del BID ; 337)

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-337

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 2016

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

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

RESUMEN EJECUTIVO

Febrero 2016

La Década de la Seguridad Vial, 2011-2020, proclamada por las Naciones Unidas y la Organización Mundial de la Salud, ha servido para concentrar los esfuerzos de las instituciones de gobierno, la academia, la sociedad y la industria en busca de acciones que contribuyan a mitigar el flagelo que representa la accidentalidad vial sobre los seres humanos y la economía en todos los países del mundo. Más de 1.240.000 muertes al año y más de 50 millones de heridos son cifras que revelan la magnitud del problema calificado actualmente como una pandemia a nivel mundial. Cada año, en América Latina y el Caribe, la accidentalidad vial resulta en más de 100.000 muertes y 5.000.000 de víctimas; un impacto en términos de años perdidos por muerte prematura similar al que producen el HIV/SIDA, cáncer de pulmón, tuberculosis y malaria en forma conjunta.

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID), lanzó su Estrategia de Seguridad Vial y su Plan de Acción 2010-2015, con el objetivo de reducir el 50% el número de muertes por siniestralidad vial, estableciendo como una de sus prioridades contribuir en el esfuerzo mundial por abordar el problema y actuar de manera coordinada con socios estratégicos.

Como parte de esa estrategia, una de las áreas de acción es fomentar la transferencia de conocimiento mediante la divulgación de las experiencias que se han desarrollado y que han logrado impactar en las estructuras de seguridad vial de los países de América Latina y el Caribe. En convenio con la Asociación Española de la Carretera, se realizó un estudio de 109 experiencias de trabajo las cuales fueron clasificaron en cuatro grupos, relacionados con los factores humano, infraestructura, vehículo, y legal-institucional.

Estas “prácticas exitosas” se presentan en una serie de cuatro documentos con sus respectivos análisis, explicaciones de los aspectos que han marcado su éxito, sus fortalezas y sus debilidades para que sirvan como base de adaptación y réplica en otros países de la región. Este resumen ejecutivo presenta en forma consolidada cada una de estas prácticas, los análisis que fueron realizados, los resultados alcanzados, y las conclusiones y recomendaciones específicas.

Con el objetivo principal y esencial de reducir la siniestralidad vial, cada país debe analizar y establecer las causas que más contribuyen al problema y con base en la experiencia de los países que han logrado una reducción efectiva de sus consecuencias, diseñar e implementar las estrategias, alianzas y actividades que mejor impacten considerando las diferencias culturales, las características de su infraestructura, el comportamiento ciudadano, y la

capacidad legislativa y organizacional de los entes de control y de fiscalización para llevarlas a cabo, monitorearlas y fiscalizarlas.

Estos ejemplos de “prácticas exitosas” llevadas adelante en la región son un punto de partida para repensar el quehacer de las instituciones públicas y privadas para que trabajando unidas puedan obtener logros significativos en el enfrentamiento eficiente y eficaz del problema. Las acciones que fueron exitosas en un país, pueden presentar resultados indiferentes o incluso negativos en otro país, y las prácticas que pudieron haber presentado menos impacto, pueden ser adecuadas para que resulten en un éxito valioso en los que recién las aplican. Es por ello que dar a conocer las “mejores prácticas” de la región, sirve como elemento de divulgación, para la reflexión, el análisis, adaptación y toma de decisiones al enfrentar, en forma local, regional o a nivel nacional, las acciones hacia el mejoramiento de las estructuras de seguridad vial.

Los mejores resultados se han logrado en países que han actuado sobre la infraestructura y la capacidad organizacional para trabajar coordinadamente con decisión, recursos, exigencia, control y sanción para que se modifiquen las malas prácticas y se establezcan acciones preventivas basadas en la experiencia, la investigación y los avances científicos y tecnológicos.

Con esta iniciativa, el BID continúa liderando el proceso para lograr que las acciones para reducir la mortalidad y morbilidad causadas por los siniestros viales se consoliden con la relevancia necesaria en las agendas públicas de los países. Continuaremos incluyendo componentes de seguridad vial en todos nuestros proyectos de infraestructura y transporte, promoviendo la conciencia pública acerca de los principales factores de riesgo que provocan accidentes de tránsito, y participando activamente, con otros organismos regionales, internacionales y multilaterales que también persiguen los mismos objetivos.

Compartiendo las buenas prácticas y las lecciones aprendidas de otras experiencias continuamos trabajando con todos nuestros socios y con cada uno de nuestros países, para fortalecer la alianza regional y reducir con efectividad la ocurrencia de miles de muertes y lesiones prevenibles causadas por la falta de seguridad vial en América Latina y el Caribe.

Néstor Roa

Jefe de la División de Transporte

INDICE

1.	SÍNTESIS	7
2.	INTRODUCCIÓN	13
2.1.	ASPECTOS GENERALES DE LA SEGURIDAD VIAL EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE	13
2.2.	PRINCIPALES EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE	16
3.	METODOLOGÍA PARA LA VALORACIÓN DE EXPERIENCIAS DE ÉXITO	19
4.	EXPERIENCIAS DE ÉXITO ANALIZADAS	26
4.1.	EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR HUMANO	27
4.2.	EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR INSTITUCIONAL, LEGAL Y DE CONTROL	31
4.2.1.	EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR INSTITUCIONAL	33
4.2.2.	EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR LEGAL	34
4.2.3.	EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR LEGAL: PLANES Y ESTRATEGIAS DE SEGURIDAD VIAL	35
4.2.4.	EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR LEGAL: OTROS ASPECTOS	39
4.3.	EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR VEHÍCULO	40
4.4.	EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR INFRAESTRUCTURA	43
5.	CONCLUSIONES	47
5.1.	EN RELACIÓN CON LA METODOLOGÍA DE VALORACIÓN	47
5.2.	EN RELACIÓN CON LAS VALORACIONES DE CADA EXPERIENCIA	47

INDICE

5.3.	RECOMENDACIONES RELATIVAS A LAS EXPERIENCIAS DE ÉXITO ANALIZADAS.	48
5.3.1.	EN RELACIÓN CON LAS EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR HUMANO	48
5.3.2.	EN RELACIÓN CON LAS EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR INSTITUCIONAL, LEGAL Y DE CONTROL	49
5.3.3.	EN RELACIÓN CON LAS EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR VEHÍCULO	50
5.3.4.	EN RELACIÓN CON LAS EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR INFRAESTRUCTURA	51
A.1.	ANEXO 1. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LAS EXPERIENCIAS DE ÉXITO ANALIZADAS EN EL CAMPO DEL FACTOR HUMANO	53
A.2.	ANEXO 2. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LAS EXPERIENCIAS DE ÉXITO ANALIZADAS EN EL CAMPO DEL FACTOR INSTITUCIONAL, LEGAL Y DE CONTROL	64
2.1.	EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR INSTITUCIONAL	65
2.2.	EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR LEGAL	66
2.3.	EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR LEGAL: PLANES Y ESTRATEGIAS DE SEGURIDAD VIAL	68
2.4.	EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR LEGAL: OTROS ASPECTOS	74
A.3.	ANEXO 3. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LAS EXPERIENCIAS DE ÉXITO ANALIZADAS EN EL CAMPO DEL FACTOR VEHÍCULO	77
A.4.	ANEXO 4. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LAS EXPERIENCIAS DE ÉXITO ANALIZADAS EN EL CAMPO DEL FACTOR INFRAESTRUCTURA	81

1. SÍNTESIS

Desde 2010 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, las administraciones comprometidas con la “Década de la Seguridad Vial 2010-2020” que lidera Naciones Unidas, y muchas otras acciones más.

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Asociación Española de la Carretera (AEC), realizaron un estudio titulado “Diagnóstico de seguridad vial en América Latina y el Caribe”, en el cual presentan las experiencias de éxito de la Región, que se han puesto en marcha para la reducción de la siniestralidad o para 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).

El estudio se enfocó en el análisis de los cuatro factores principales que inciden para la atención de la seguridad vial: Infraestructura, humano, vehículo y marco institucional, legal y de control. Se analizaron **109 experiencias de éxito**, 36 pertenecientes al factor humano, 45 al factor legal, institucional y de control, 19 en el factor infraestructura y 9 del factor vehículo, provenientes de Chile (16 experiencias de éxito), Argentina (11), Costa Rica (10), México y Brasil (9 cada uno), Uruguay (6), Colombia (5), Belice, Ecuador y Paraguay (4 cada uno), Guatemala y Nicaragua (3), Bolivia y El Salvador (2 cada uno), Bahamas, Guyana, Honduras, Jamaica, Panamá, Perú y República Dominicana (1 cada uno). Con carácter internacional, es decir, de aplicación en varios países de América Latina y el Caribe, se analizaron 14 experiencias exitosas.

No fue posible realizar una recopilación de experiencias más completa, porque algunos países carecen de una adecuada sistematización de la información, o no la tienen disponible. Los informes detallados de cada una de las experiencias se encuentran en las publicaciones específicas publicadas por el BID “**EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN SEGURIDAD VIAL EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE**” para cada uno de los factores considerados.

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 eficiencia entre las de su misma categoría¹. La calificación final se obtuvo mediante la valoración de 4 aspectos con la siguiente expresión:

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.



De las 109 experiencias analizadas el 79% tienen una calificación mayor o igual 3 y solo 1 obtuvo una calificación de 5 estrellas. La tabla siguiente muestra, a modo de resumen, la distribución de las experiencias analizadas según la calificación obtenida en el análisis:

DISTRIBUCIÓN DE LAS EXPERIENCIAS DE ÉXITO SEGÚN LA CALIFICACIÓN OBTENIDA

CALIFICACIÓN	FACTOR HUMANO	FACTOR INFRAESTRUCTURA	FACTOR LEGAL	FACTOR VEHÍCULO	TOTAL
0,1 - 2	1	2	1	1	5
2 - 3	11	4	2	1	18
3 - 4	9	0	18	7	34
4 - 5	15	12	24	0	51
5	0	1	0	0	1
TOTAL	36	19	45	9	109

Las medidas de mejor valoración situadas por encima del valor promedio son altamente replicables y las que se sitúan por debajo, no significa que no puedan ser replicadas, simplemente se brinda información para que, en caso de aplicarse se refuercen los aspectos con menor valoración y se aumenten las posibilidades de éxito. La tabla siguiente recoge la valoración, de acuerdo con el criterio de máxima prioridad, de las medidas estudiadas:

EXPERIENCIAS RECOGIDAS con máxima PRIORIDAD	JUSTIFICACIÓN	
FACTOR HUMANO	Microvideos y campañas de concientización diseñadas e implementadas considerando la población objetivo, acompañadas de acciones de vigilancia y control de su efectividad.	Si están bien diseñadas, logran relativo bajo coste y alta repercusión en el cambio de conductas.
	Acciones de mejoramiento de la educación vial.	Importancia de fomentar conductas seguras en la población más joven.
FACTOR INSTITUCIONAL	Mejoramiento 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 los usuarios de la vía.
	Creación de Agencias de Seguridad Vial.	Necesidad de una entidad coordinadora con capacidad de actuación y recursos, para gestionar la seguridad vial en los países.
FACTOR LEGAL	Desarrollo de normas de tránsito y seguridad vial.	Disponer de un marco normativo regulador es decisivo para la mejora de la seguridad vial de todos los usuarios de la vía.

Continua página siguiente

EXPERIENCIAS RECOGIDAS con máxima PRIORIDAD		JUSTIFICACIÓN
FACTOR LEGAL: PLANES Y ESTRATEGIAS DE SEGURIDAD VIAL	Desarrollo de Planes integrales de seguridad vial.	Importancia de la existencia de un instrumento de programación de las actuaciones transversales de seguridad vial, adecuadamente diseñado.
FACTOR LEGAL: OTROS ASPECTOS	Creación de formas de financiamiento para la seguridad vial, como los fondos.	La garantía de disponibilidad de fondos para el financiamiento de la seguridad vial es esencial para la aplicación de las políticas de mejoramiento en el largo plazo.
FACTOR VEHÍCULO	Evaluación de los vehículos mediante el programa Latín NCAP.	Elemento clave para la concientización, tanto de la industria como de los usuarios, sobre la importancia de la seguridad de los vehículos para la disminución de las consecuencias de los accidentes de tránsito.
	Creación de Centros de Experimentación enfocados al mejoramiento de la seguridad de los vehículos.	Estos centros permiten una mejora en el estado de los vehículos, reduciendo la implicación de este factor en la siniestralidad.
	Implementación de un sistema de inspección técnica de vehículos.	Es un factor clave, junto con el control de su cumplimiento, para reducir las cifras de siniestralidad debidas a un parque de vehículos en mal estado de conservación.
FACTOR INFRAESTRUCTURA	Realización de auditorías de seguridad vial.	Estrategia preventiva clave para incorporar la seguridad vial en la infraestructura. Su implementación debe ir acompañada de programas de capacitación de auditores, manuales, establecimiento de estándares de diseño, etc.
	Desarrollo de manuales y guías de buenas prácticas específicas en temas que afectan a la seguridad vial.	La disponibilidad de manuales es fundamental para garantizar la buena implementación de la señalización, diseño y mantenimiento de márgenes de vías, camino escolar seguro, etc. Al permitir la aplicación de criterios homogéneos en aspectos relacionados con la seguridad vial.

En el campo del **factor humano** los mejores resultados fueron obtenidos por aquellas acciones de concientización acompañadas con campañas de vigilancia y control. La vigilancia y el control han demostrado ser efectivos en su carácter persuasivo, para disminuir la proporción de usuarios que adoptan comportamientos de riesgo.

En el campo del **factor legal, institucional y de control**, los mejores resultados han sido obtenidos por las iniciativas consistentes en planes de seguridad vial y por las agencias y entidades independientes y con capacidad económica propia, enfocadas a la mejora de la seguridad vial.

Las mejores calificaciones, en el campo del **factor vehículo**, las han obtenido aquellas experiencias relativas a los centros de experimentación y control en seguridad vial. La seguridad del automóvil es un campo en continua evolución en el que frecuentemente se desarrollan nuevos sistemas de seguridad o se complementan y evolucionan los existentes.

En relación con las experiencias de éxito analizadas en el campo del **factor infraestructura**, la realización de auditorías de seguridad vial-ASV, junto con los tratamientos de las zonas escolares (auditorías de seguridad vial en entornos escolares), han obtenido las mayores calificaciones. En su ejecución se analiza y valora la infraestructura desde el punto de vista

de la seguridad vial, estudiando los elementos que incorpora la carretera para evitar la ocurrencia de accidentes y las acciones proyectivas enfocadas a minimizar la gravedad del accidente en el caso que se produzca.

Si bien se reconoce que todas las experiencias recogidas son eficientes, efectivas y a la vez positivas desde el punto de vista de la mejora de la seguridad vial, es preciso realizar el siguiente análisis crítico a modo de **recomendación**, con el objeto de que las medidas similares que se implanten en otros países repliquen las dimensiones y traten de subsanar las limitaciones encontradas:

- *En relación con las experiencias de éxito en el campo del factor humano:*
 - ✓ 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 rurales y urbanas en busca de resultados positivos, con material formativo adecuado y excelente capacitación de los profesores.
 - ✓ Las organizaciones que realizan **campañas de concientización específicas** deberían estar guiadas bajo una misma orientación, para garantizar la máxima rentabilidad de los recursos, que los mensajes se transmitan de manera adecuada, acordes con los problemas que se quieren resolver prioritariamente, asegurar su permanencia en el tiempo, la extensión a diferentes ámbitos geográficos, rangos de edades, población objetivo, etc.
 - ✓ La participación de los medios de comunicación en las actividades de concientización y divulgación es una medida muy positiva para aumentar el éxito de las acciones en materia de seguridad vial.
 - ✓ Las medidas dirigidas a la **capacitación de conductores profesionales** deben implementarse de manera obligatoria, para los diferentes grupos especialmente para aquéllos más afectados por accidentes de tránsito.
- *En relación con las experiencias de éxito en el campo del factor institucional, legal y de control:*
 - ✓ Las **Agencias** responsables de la seguridad vial deben disponer de un marco legal que recoja su existencia y funcionamiento, su capacidad de actuación y coordinación, y con los recursos humanos y económicos suficientes. Así mismo, sería deseable que se dotaran con competencias sobre los agentes de vigilancia y de control.
 - ✓ En relación con los **marcos legales** se debe priorizar el cumplimiento de las normas existentes antes de la creación de normativa más estricta.
 - ✓ Para conseguir una rápida y efectiva reducción de la accidentalidad, las líneas de trabajo en el marco legal deben ir hacia el **control y fiscalización** del cumplimiento de los límites de velocidad, la eliminación del alcohol y las drogas en la conducción y el

uso de dispositivos de protección como el cinturón de seguridad y el casco para el caso de las motocicletas.

- ✓ Para que los **Planes de Seguridad Vial** tengan éxito, es necesario que cumplan:
 - Elaboración desde el consenso con todas las instituciones que trabajan en seguridad vial.
 - Incorporación de la sociedad civil y participación de los medios de comunicación.
 - Establecimiento de objetivos realistas, cuantificables y con calendario.
 - Definición de las acciones de acuerdo con los objetivos a alcanzar, estableciendo la entidad responsable y las medidas a implantar para corregir los resultados esperados, con cronograma y presupuesto.
 - Programación de acciones de seguimiento, incluyendo indicadores de resultado y desarrollo.
 - Marco temporal preferiblemente de largo plazo, alrededor de cuatro años.
 - Implicación política al más alto nivel posible.
- *En relación con las experiencias de éxito en el campo del factor vehículo:*
 - ✓ Cualquier medida dirigida a mejorar la **implementación de dispositivos de seguridad en los vehículos** desde la perspectiva legal, debe realizarse con una total prioridad y acuerdo con los Gobiernos de los países.
 - ✓ Los **Sistemas de inspección vehicular** deben ponerse en marcha de forma global: elaborar una ley que obligue a superar la inspección vehicular, diseñar un procedimiento de inspección, decidir su gestión pública o privada, definir y establecer los centros de inspección, elaborar programas de formación de inspectores, diseñar un procedimiento sancionador, establecer mecanismos de control y de ejecución de las sanciones e informar a la población de la entrada en vigor de la medida.
 - ✓ Un **Sistema de Identificación Automática de Vehículos** supone una excelente fuente de información para estudios de tránsito y seguridad vial; para ello, es indispensable que exista la tecnología de transmisión de datos y de control, así como recursos humanos y materiales que traduzcan los datos en información de utilidad para la gestión de la seguridad vial.
 - ✓ **Campañas específicas para mejorar el conocimiento del vehículo.** Si bien es necesario reconocer su éxito, estas prácticas deberían evolucionar a un sistema obligatorio de formación reglamentada en las escuelas de conducción.

- *En relación con las experiencias de éxito en el campo del factor infraestructura:*
 - ✓ Las Auditorías y las Inspecciones de Seguridad Vial son en sí mismas experiencias de éxito siempre que su aplicación se realice de forma sistemática, para ello es necesario:
 - La existencia de un marco legal que obligue a la realización de las mismas de forma periódica y que establezca los requisitos para su realización.
 - Disponer de manuales/guías que establezcan de forma clara el procedimiento para su realización.
 - Deben ser llevadas a cabo por profesionales capacitados y experimentados en el tema y restringidas a los asuntos de seguridad vial. Por consiguiente deben desarrollarse programas periódicos de formación y capacitación de auditores.
 - ✓ Las **auditorías de seguridad vial particularizadas** para entornos concretos combinadas con acciones de concientización ciudadana, deben ser aplicadas periódicamente y realizar un seguimiento del éxito de las mismas.
 - ✓ El Programa Internacional de Evaluación de Carreteras, iRAP, realiza una **inspección de seguridad vial del estado de las vías**. El éxito de su aplicación depende de la existencia de un marco legal que establezca la obligatoriedad de su realización de forma periódica y de la organización de cursos de capacitación de los profesionales encargados de su aplicación.
 - ✓ El desarrollo y aplicación de **planes piloto de seguridad**, a pesar del elevado costo de su desarrollo, deberían realizarse en todos los países, con el objetivo de detectar problemas y plantear soluciones reales adaptadas a las particularidades del país, mejorando así la seguridad vial de toda la sociedad.

2. INTRODUCCIÓN

2.1. ASPECTOS GENERALES DE LA SEGURIDAD VIAL EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Desde 2010 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, las administraciones comprometidas con la “Década de la Seguridad Vial 2010-2020” que lidera Naciones Unidas, etc.

En este contexto el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Asociación Española de la Carretera (AEC), realizaron un estudio titulado “Diagnóstico de seguridad vial en América Latina y el Caribe”, en el cual se presentan las experiencias de éxito, que han beneficiado los cambios surgidos en seguridad vial en la región.

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

Si bien se produjo 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 sub-registro de accidentes.

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

En la figura 1 se observa que el indicador de víctimas mortales por cada 100.000 habitantes ha tenido un pequeño aumento en la región que pasa de 16,2 en el estudio desarrollado en el 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

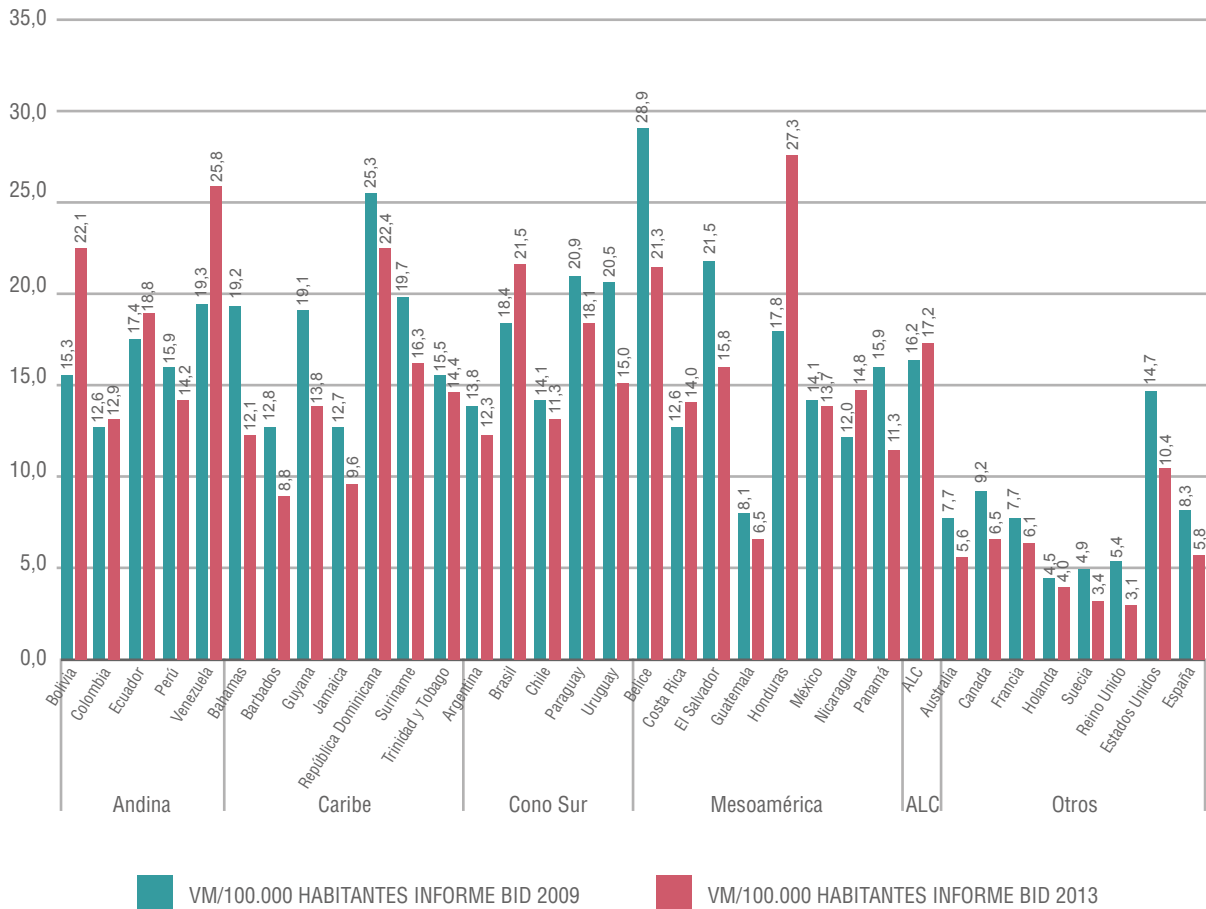


Figura 1. Víctimas mortales por cada 100.000 habitantes en accidentes de tránsito.

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 muestran valores significativamente más bajos.

VÍCTIMAS MORTALES POR MILLONES DE VEHÍCULOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO

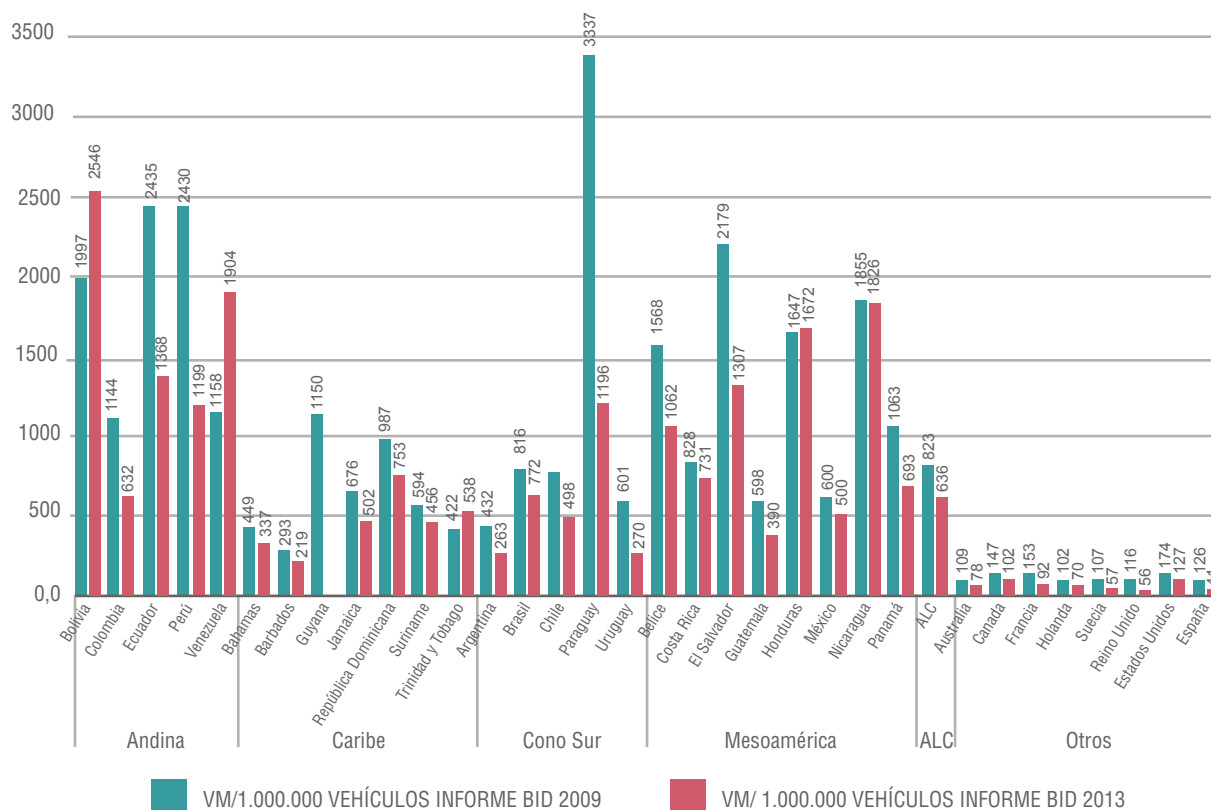
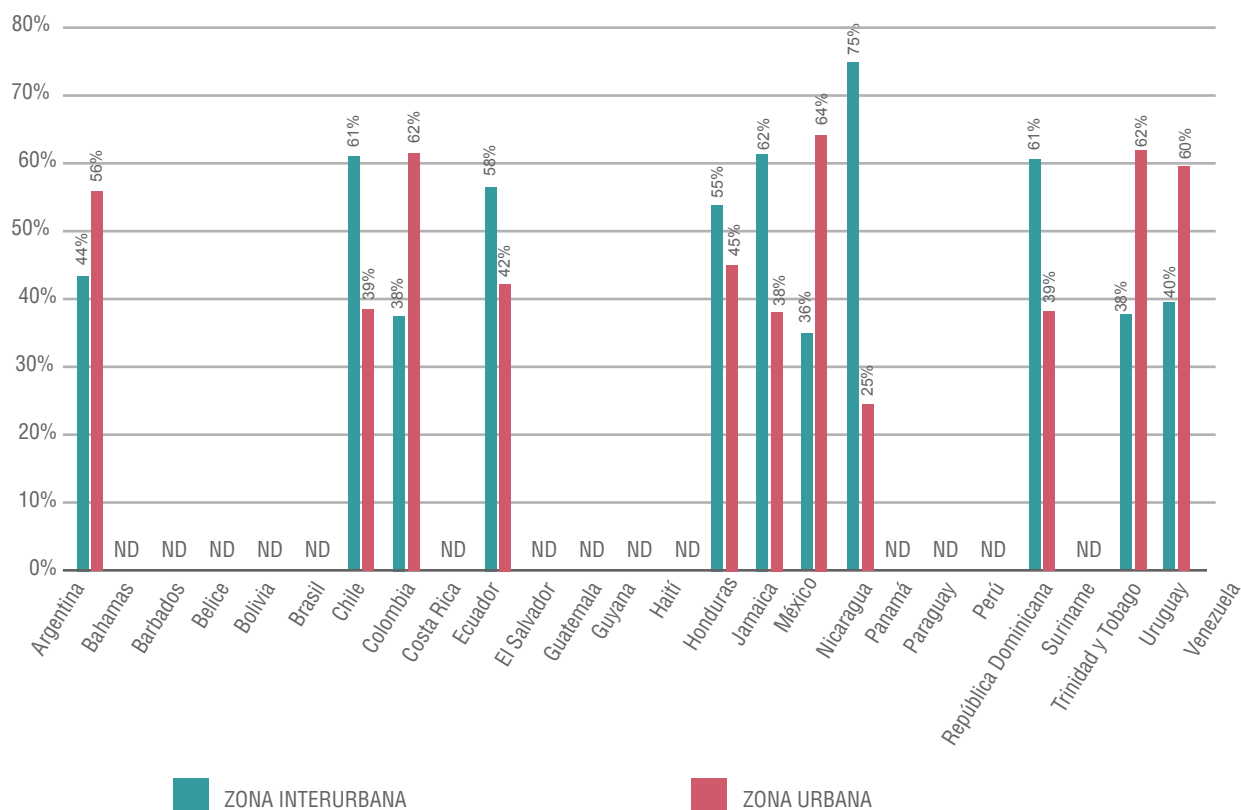


Figura 2. Víctimas mortales por cada millón de vehículos en accidentes de tránsito.

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

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

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

% VICTIMAS MORTALES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO

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

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

Para mayor información, se puede consultar el documento “Avances en Seguridad Vial en América Latina y el Caribe 2013” desarrollado por la Asociación Española de la Carretera para el Banco Interamericano de Desarrollo-BID, que supone una actualización y valoración de los cambios más significativos respecto al primer documento del año 2009: “Diagnóstico de Seguridad Vial en América Latina y el Caribe”.

2.2. PRINCIPALES EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Asociación Española de la Carretera (AEC), realizaron una recopilación de buenas prácticas en materia de seguridad vial en la región de América Latina y el Caribe. En el análisis se consideraron acciones puestas en marcha para la reducción de la siniestralidad o para la mejora de determinados aspectos relacionados con la seguridad vial, aunque no generaran un impacto directo en las estadísticas de accidentes (por ejemplo, acciones de educación vial o de concientización).

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

Para el estudio, las buenas prácticas recopiladas se clasificaron de acuerdo con los factores siguientes: humano, infraestructura, vehículo y marco institucional, legal y de control. Este Resumen Ejecutivo consolida las principales conclusiones de una colección de 4 informes en donde se analizan los cuatro factores por separado y se presentan las experiencias de éxito para cada uno de ellos.

Los criterios aplicados para que una actuación o iniciativa haya sido considerada como una “experiencia de éxito” fueron:

- Campañas de seguridad vial dirigidas al usuario:
 - Para las que exista un indicador de éxito favorable.
 - Aunque no exista un indicador de éxito favorable, se considera que pueden tener éxito en otros entornos y resultan fácilmente replicables.
- 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 accidentalidad.
- Programas de formación que puedan servir de ejemplo en otros países, especialmente en relación con la formación de docentes, acciones integrales de formación para todos los ciudadanos y la inclusión de la formación en las empresas.
- Planes de seguridad vial en los países de América Latina y el Caribe (ALC), aunque en muchos casos no sea posible cuantificar su impacto en términos de reducción de la accidentalidad.
- Experiencias para la mejora de la seguridad en las infraestructuras, aunque en la mayor parte de los casos no se disponga de indicadores de éxito.
- Manuales de buenas prácticas de seguridad en la infraestructura disponibles en algunos países, de los que no se dispone de un indicador de reducción de accidentalidad, pero que resultan muy útiles y necesarios en otros países.
- Creación de registros, sistemas de recopilación de datos y otras informaciones que permitan realizar un mejor control de la situación de la accidentalidad en los países; aunque no se disponga de indicadores de éxito, se trata de iniciativas que son necesarias en otros países.
- Reformas legales especialmente caracterizadas por las mejoras en materia de seguridad vial que incorporan.
- Otras experiencias que no se pueden encajar en los casos anteriores.

Se analizaron un total de 109 experiencias de éxito, distribuidas de la siguiente forma:

	FACTOR HUMANO	FACTOR INFRAESTRUCTURA	FACTOR LEGAL	FACTOR VEHÍCULO	TOTAL
Argentina	4	2	4	1	11
Bahamas			1		1
Belice	3		1		4
Bolivia	1		1		2
Brasil	3		5	1	9
Chile	3	4	8	1	16
Colombia	1	1	3		5
Costa Rica	3	4	2	1	10
Ecuador	2		1	1	4
El Salvador			2		2
Guatemala	3		0		3
Guyana			1		1
Honduras			1		1
Jamaica			1		1
México	3	3	3		9
Nicaragua	1	1	1		3
Panamá			1		1
Paraguay	2		2		4
Perú			0	1	1
Rep. Dominicana			1		1
Uruguay	3		2	1	6
Internacional	4	4	4	2	14
TOTAL	36	19	45	9	109

3. METODOLOGÍA PARA LA VALORACIÓN DE EXPERIENCIAS DE ÉXITO

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

Debe precisarse que en cada factor las experiencias de éxito se compararon solo con las de su misma categoría, no con las de otros factores, con el objetivo de crear una clasificación propia para cada uno de ellos:

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

En cada una de las experiencias de éxito se valoraron 4 aspectos con los criterios adoptados para la asignación de puntajes que se explican detalladamente a continuación:

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

En este aspecto se valoró 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 relevancia tiene en la valoración

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 previo.

por el impacto a largo plazo en el mejoramiento 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 otros; 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 es un fortalecimiento de la estructura de seguridad vial perdurable en el tiempo, han sido valoradas muy positivamente, independientemente de que se disponga o no, de un indicador de resultados.

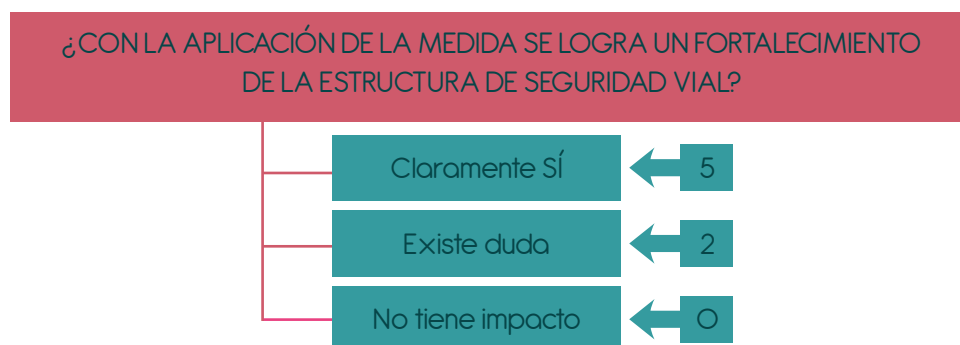


Ilustración 1. Puntuación del aspecto “fortalecimiento de la estructura de seguridad vial”.

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 2. 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:

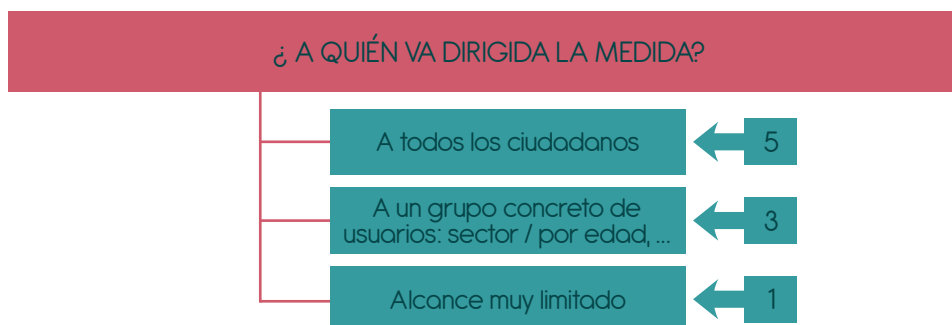


Ilustración 3. Puntuación del aspecto “alcance de la medida”.

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 fue el siguiente:

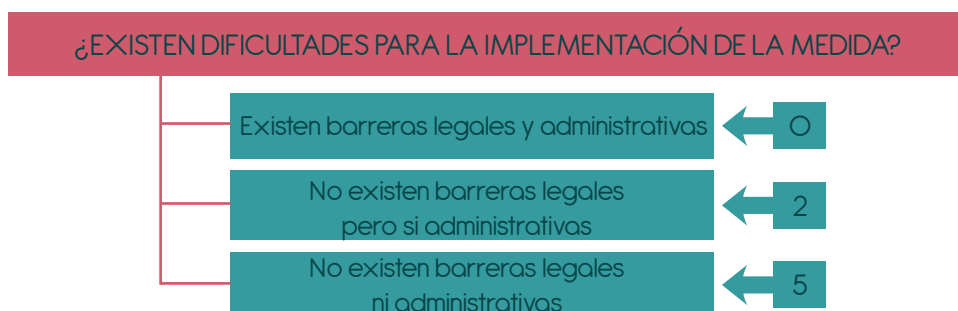


Ilustración 4. Puntuación del aspecto “Dificultades para su implementación”.

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

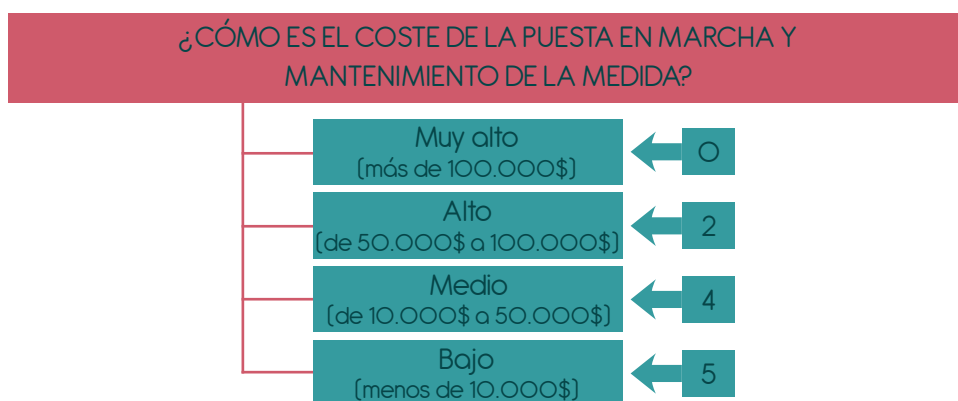


Ilustración 5. Puntuación del aspecto “coste de puesta en marcha y mantenimiento”.

En los casos en los que no fue posible obtener el coste real de puesta en marcha y mantenimiento, se estimó su valor.

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 y legales o la oportunidad del momento. Es por ello, que este aspecto no se consideró en la valoración del grado de éxito de una medida.

PONDERACIÓN DE LOS ASPECTOS Y SUB-ASPECTOS

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

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

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

Por lo tanto, la calificación final de cada experiencia respondió 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:



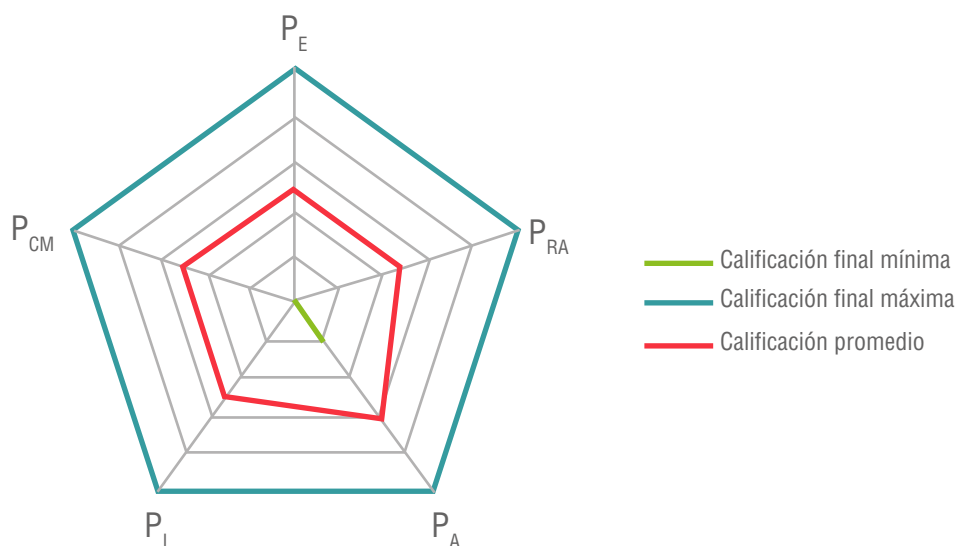
Una vez aplicada esta metodología a cada experiencia analizada, se ordenaron de mayor a menor puntuación.

De las 109 experiencias de éxito analizadas, el 79% obtuvo una calificación mayor o igual a 3 y únicamente 1 obtuvo una calificación de 5 estrellas. La tabla siguiente muestra, a modo de resumen, la distribución de las experiencias analizadas según la calificación obtenida en el análisis:

DISTRIBUCIÓN DE LAS EXPERIENCIAS DE ÉXITO SEGÚN LA CALIFICACIÓN OBTENIDA

CALIFICACIÓN	FACTOR HUMANO	FACTOR INFRAESTRUCTURA	FACTOR LEGAL	FACTOR VEHÍCULO	TOTAL
0,1 - 2	1	2	1	1	5
2 - 3	11	4	2	1	18
3 - 4	9	0	18	7	34
4 - 5	15	12	24	0	51
5	0	1	0	0	1
TOTAL	36	19	45	9	109

Para cada medida, se incluyó un gráfico tipo radar o diagrama de araña con el objetivo de permitir una visualización clara de las distancias entre la puntuación obtenida en cada uno de los aspectos valorados 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 los aspectos analizados y, por tanto, son altamente replicables. Aquellas que obtuvieron 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.

4. EXPERIENCIAS DE ÉXITO ANALIZADAS

Se analizaron las principales experiencias de éxito en seguridad vial desarrolladas en los últimos años en América Latina y el Caribe, clasificándolas en los siguientes cuatro factores: humano, infraestructura, vehículo y marco institucional, legal y de control.

Es importante destacar que no fue posible realizar una recopilación de experiencias de éxito más completa porque algunos países carecen de una adecuada sistematización de este tipo de información y en otros no se pudo obtener.

El estudio detallado de cada una de las experiencias de éxito se encuentra en las publicaciones específicas publicadas por el BID “EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN SEGURIDAD VIAL EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE” para cada factor considerado. En dichas publicaciones, 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

4.1. 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, su actividad debe ser compartida y responsable pues coinciden en el espacio y en el tiempo con otros actores que a su vez, deben convivir en forma respetuosa y segura para todos.

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 sus dimensiones negativas, entre las que se destacan los accidentes de tráfico por su especial gravedad e importancia.

El término “usuarios vulnerables” incluye a: peatones, ciclistas, conductores de motocicletas y ciclomotores que utilizan las vías en sus desplazamientos, y que al tener una 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 el 90% de los accidentes de tráfico.

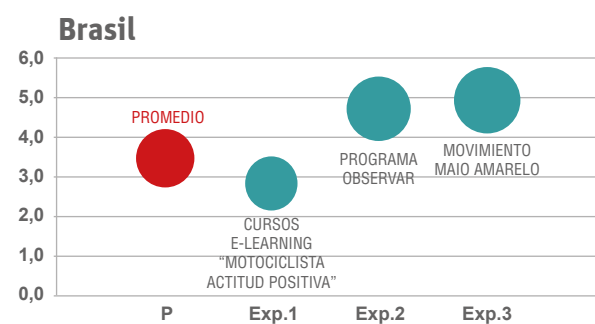
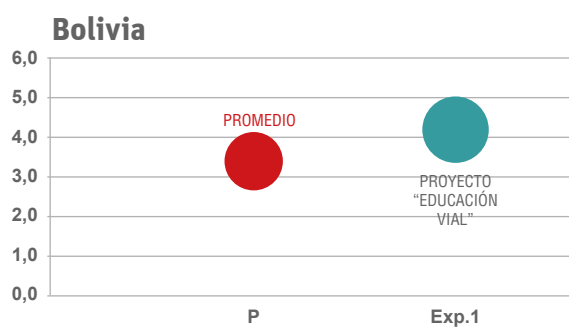
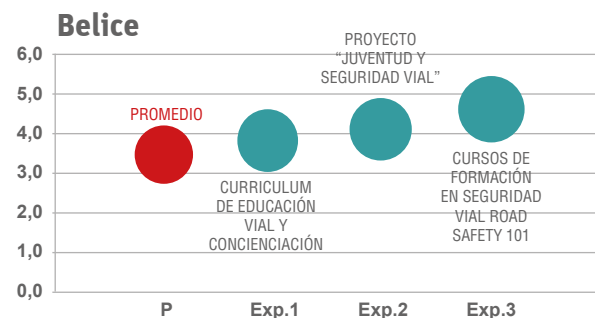
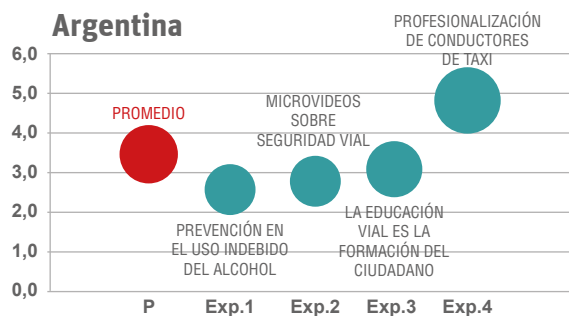
Se analizaron 36 experiencias de éxito enfocadas a la mejora de la accidentalidad en el campo del factor humano distribuidas en 13 países. Es decir, aquellas iniciativas puestas en marcha cuyo objetivo principal ha sido la reducción de la siniestralidad o la mejora de determinados aspectos relacionados con la seguridad vial, aunque no generen un impacto directo en las estadísticas de accidentes. El mapa siguiente muestra la distribución territorial de las medidas estudiadas.

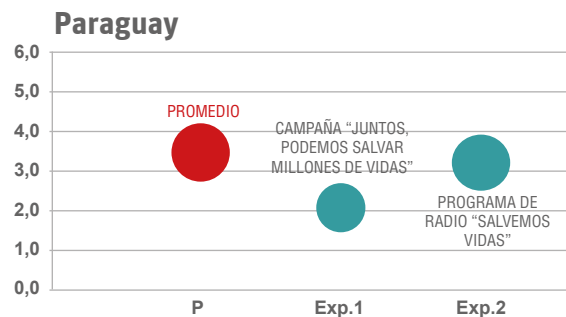
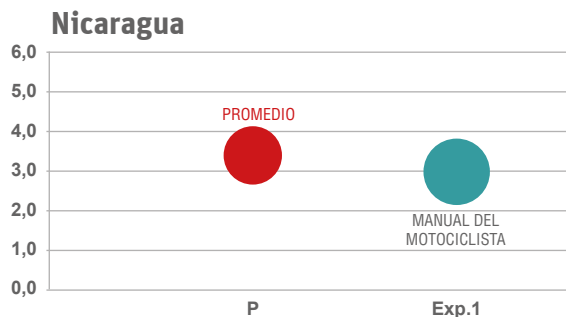
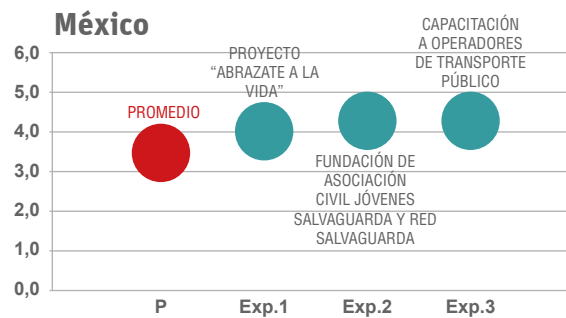
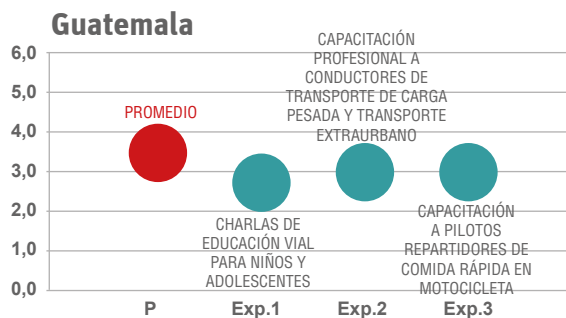
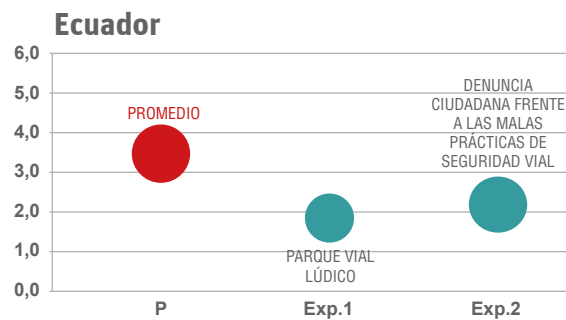
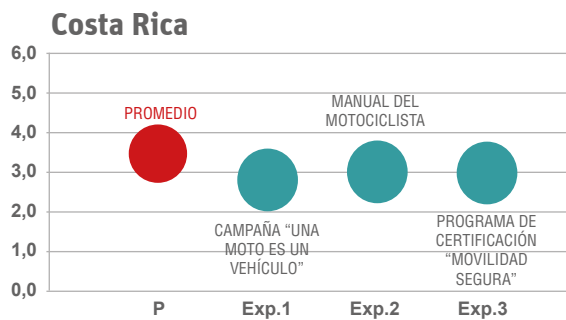
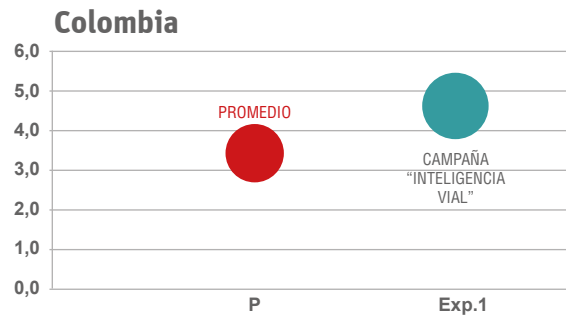
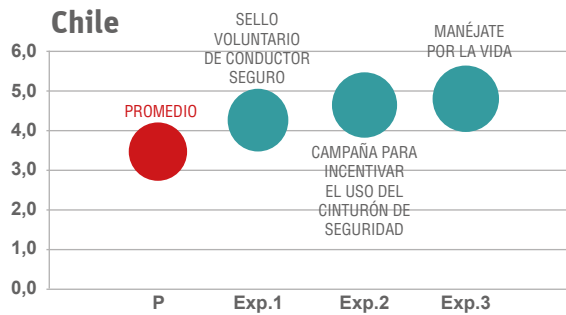


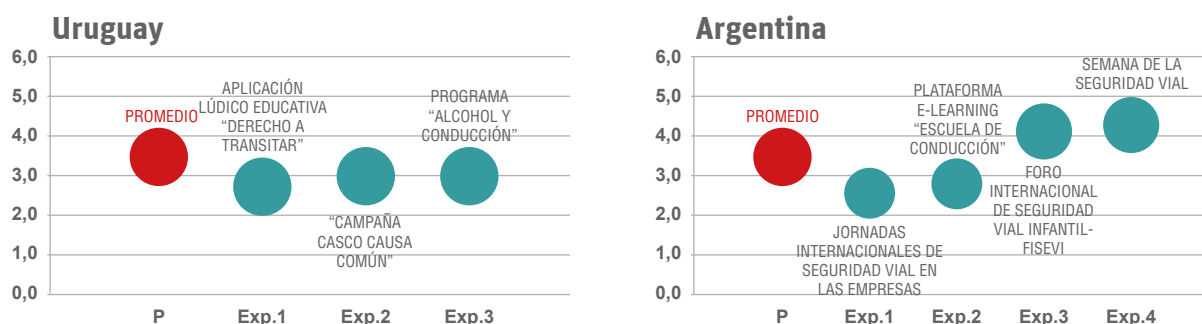
Quince experiencias obtuvieron una calificación final mayor o igual a cuatro, por lo que se pueden replicar en otros países con el objetivo de fortalecer las estructuras viales de los mismos y lograr una disminución de la accidentalidad de tránsito registrada. Una experiencia obtuvo una calificación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

A continuación se muestra de forma gráfica y por países la valoración de las experiencias analizadas, resaltando su situación respecto a la valoración promedio de las medidas analizadas pertenecientes al factor humano. Cada experiencia ha sido representada por un círculo cuyo radio corresponde a la calificación final obtenida. Así, a mayor radio, mejor valoración.

Es importante señalar que todas las medidas analizadas son experiencias de éxito, aquellas que han obtenido una puntuación por debajo del promedio, no significa que sean malas, sino que tienen áreas de mejoramiento para aumentar las posibilidades de éxito en futuras implementaciones.







A modo de conclusión, la tabla siguiente recoge 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 implementadas 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 el Anexo 1 se recogen las experiencias de éxito analizadas en función del puntaje final obtenido, con una breve descripción y las características de replicabilidad de cada una de ellas.

4.2. EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR INSTITUCIONAL, LEGAL Y DE CONTROL

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

La circulación de vehículos requiere una regulación jurídica que haga posible la convivencia en las infraestructuras viales, manteniendo una armonía entre el derecho particular de cada conductor al uso de la vía, su seguridad y la de los demás usuarios. Un individuo sólo podrá circular por determinadas vías, con ciertas condiciones, con una autorización administrativa (licencias de conducir), etc.

En este apartado se consideran, entre otras: entidades que lideran la seguridad vial en los países, implementación del carné por puntos, campañas de control sistemático (de velocidad, alcoholemia,

cinturón, casco, celular), instalación de radares, reforma del Código Penal, Planes de seguridad vial urbanos e interurbanos, etc. Se analizaron 45 buenas prácticas distribuidas territorialmente de la siguiente manera:



Para una mejor valoración se agruparon en las siguientes categorías:

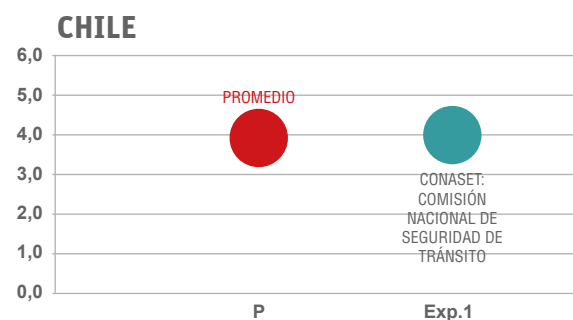
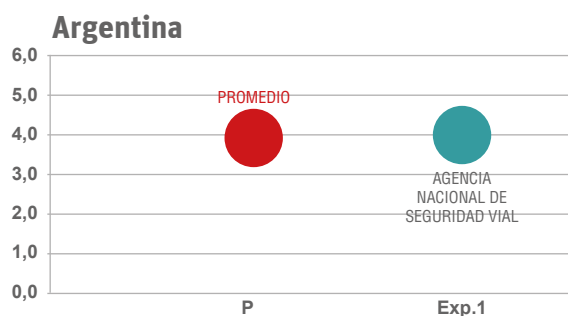
1. Experiencias relativas al factor institucional
2. Experiencias relativas a desarrollo normativo
3. Experiencias relativas a planes y estrategias de seguridad vial
4. Otras experiencias del factor legal, institucional y de control

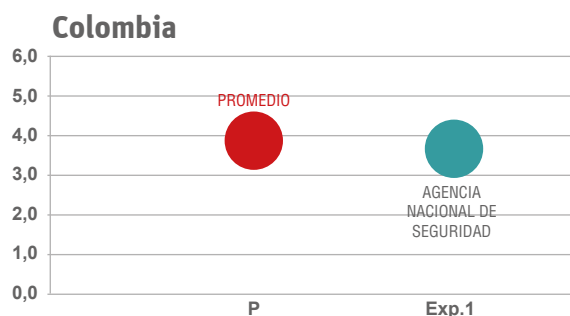
4.2.1. EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR INSTITUCIONAL

En el campo del factor institucional, se valoraron 3 experiencias, todas ellas con una calificación final buena (tres estrellas) o muy buena (cuatro estrellas). La calificación promedio fue de 3,9.

A continuación se muestra, de forma gráfica y por países, la valoración de las experiencias analizadas en el campo del factor institucional, resaltando su situación respecto al promedio. Cada experiencia ha sido representada por un círculo cuyo radio corresponde a la calificación final obtenida de tal forma que: a mayor radio, mejor valoración.

Es importante señalar que todas las medidas analizadas son experiencias exitosas, aquellas que han obtenido una puntuación por debajo del promedio, no significa que sean malas, sino que tienen áreas de mejoramiento para aumentar sus posibilidades de éxito en futuras implementaciones.





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
Creación de Agencias de Seguridad Vial.	Necesidad de una entidad coordinadora, con capacidad de actuación y presupuestos para gestionar la seguridad vial en los países.

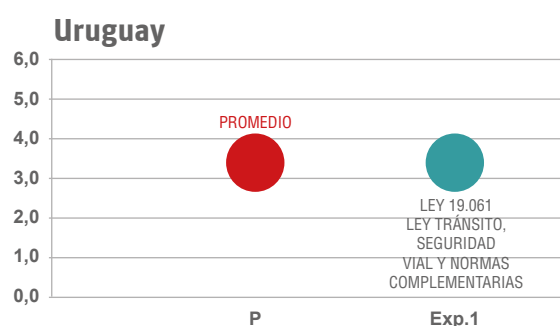
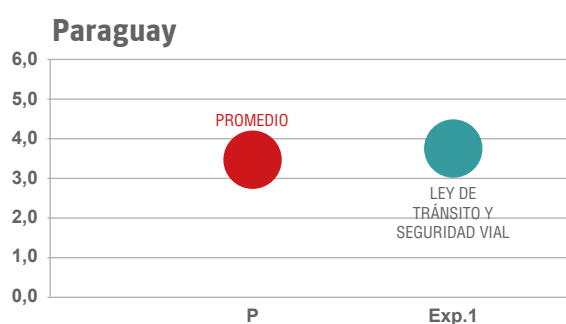
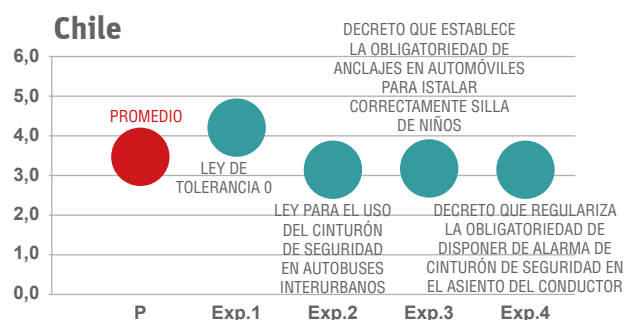
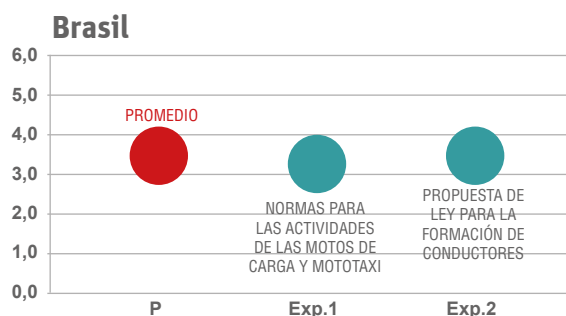
En el Anexo 2.1 se recogen las experiencias de éxito analizadas en el campo del factor institucional en función del puntaje final obtenido, resaltando una breve descripción y las características de replicabilidad de cada una de ellas.

4.2.2. EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR LEGAL

En el campo del factor legal se analizaron 8 experiencias de éxito en cuatro países diferentes. Una de ellas obtuvo una calificación mayor de 4 y por tanto 4 estrellas y las otras siete calificaciones mayores o iguales a 3, por lo que se pueden considerar como experiencias muy buenas o buenas, que pueden replicarse en otros países con el objetivo de fortalecer sus estructuras viales y lograr una disminución de la accidentalidad de tránsito registrada. La calificación promedio fue de 3,6.

A continuación se muestra de forma gráfica y por países, la valoración de las experiencias analizadas del factor legal, resaltando su situación respecto al promedio. Cada experiencia se representa por un círculo cuyo radio corresponde a la calificación final obtenida de tal forma que: a mayor radio, mejor valoración.

Es importante señalar que todas las medidas analizadas son experiencias exitosas y que aquellas que han obtenido una puntuación por debajo del promedio, no significa que sean malas, sino que tienen áreas de mejoramiento para aumentar sus posibilidades de éxito en futuras implementaciones.



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
Desarrollo de normativa de tránsito y seguridad vial.	Disponer de un marco normativo regulador es decisivo para la mejora de la seguridad vial de todos los usuarios de la vía.

En el Anexo 2.2 se recogen las experiencias de éxito analizadas en el campo del factor legal en función del puntaje final obtenido, resaltando una breve descripción y las características de replicabilidad de cada una de ellas.

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

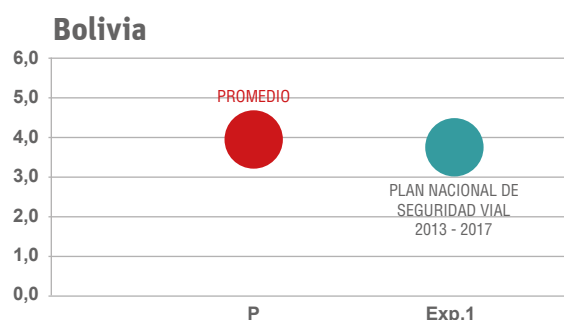
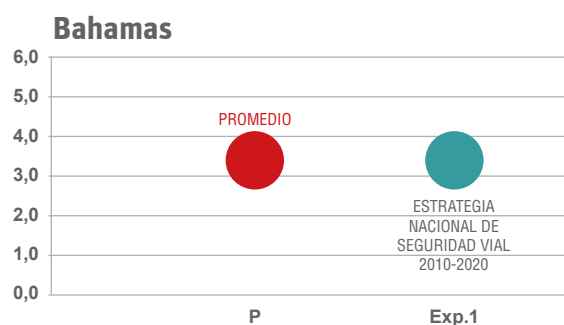
Se han analizado 22 buenas prácticas en el campo del factor legal: planes y estrategias de seguridad vial, distribuidas entre 19 países.

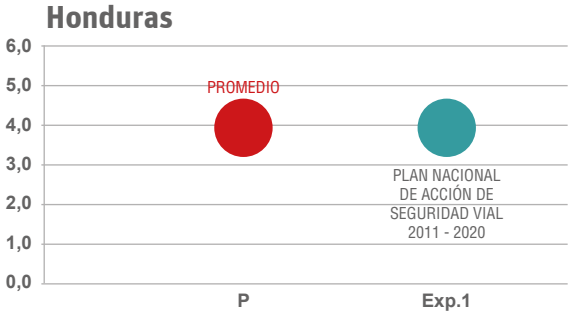
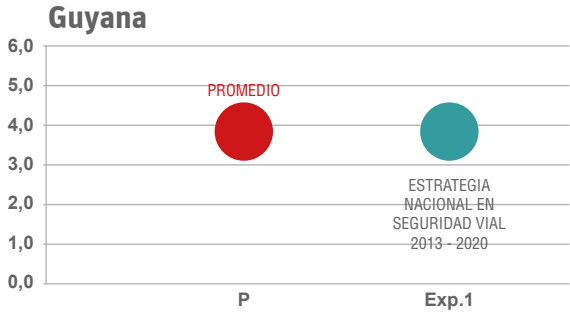
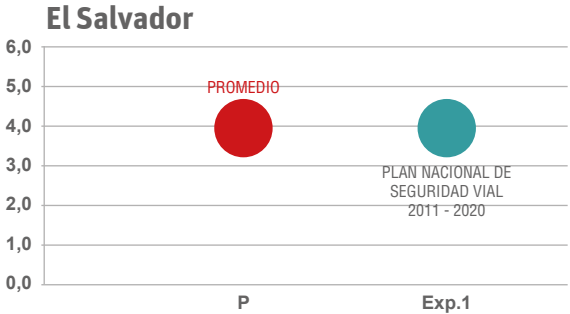
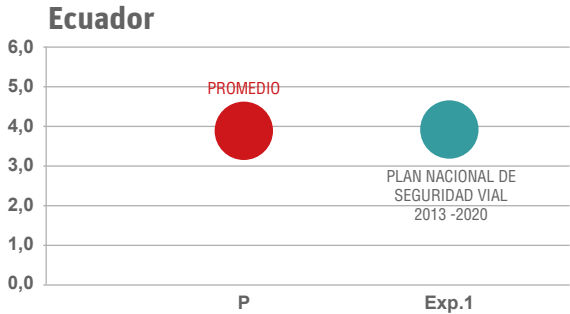
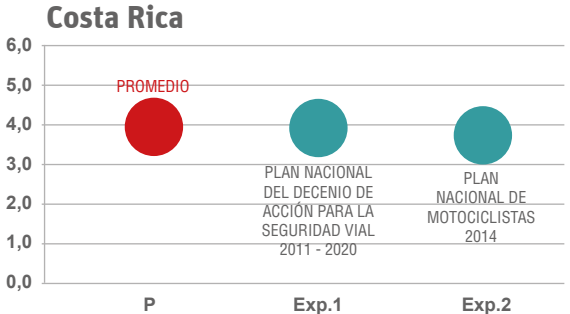
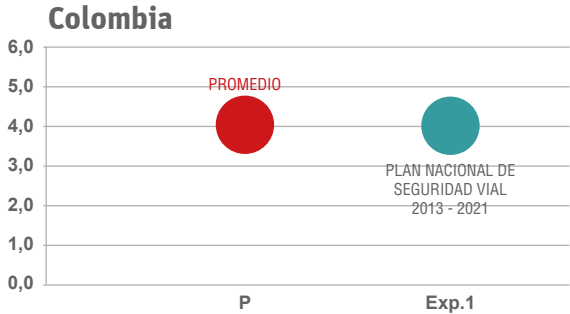
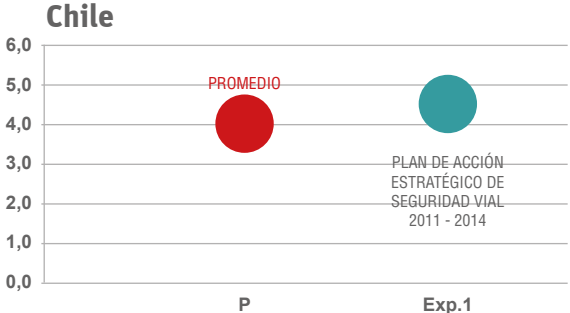
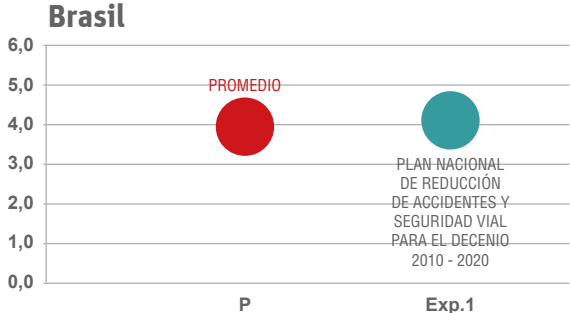
Quince experiencias obtuvieron una calificación final mayor o igual a cuatro, consideradas como muy buenas, que pueden replicarse en otros países para fortalecer sus estructuras viales y lograr una disminución de la accidentalidad de tránsito registrada.

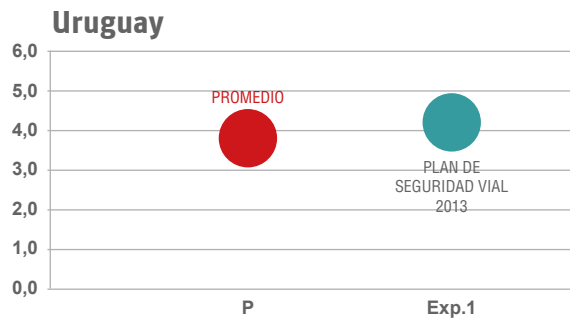
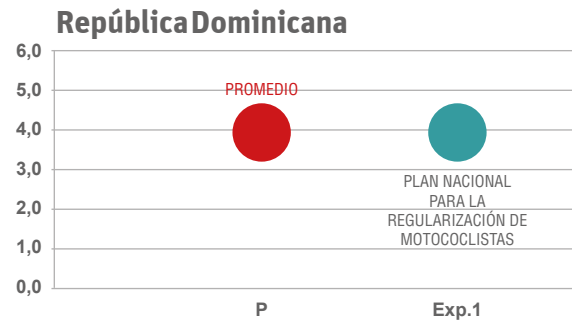
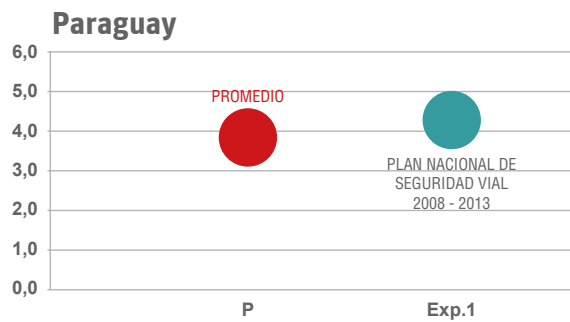
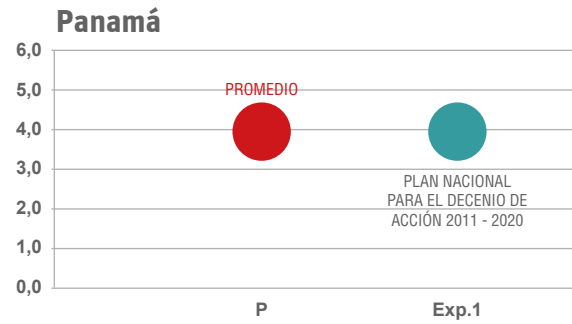
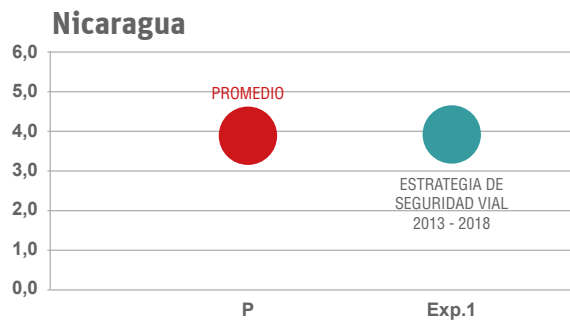
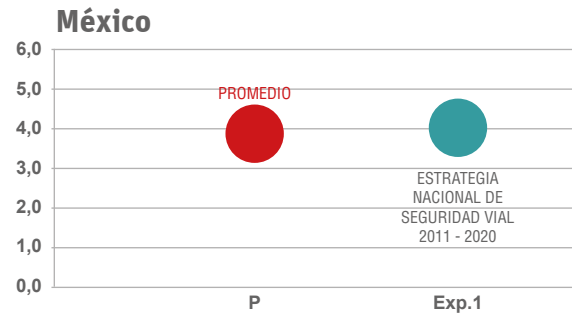
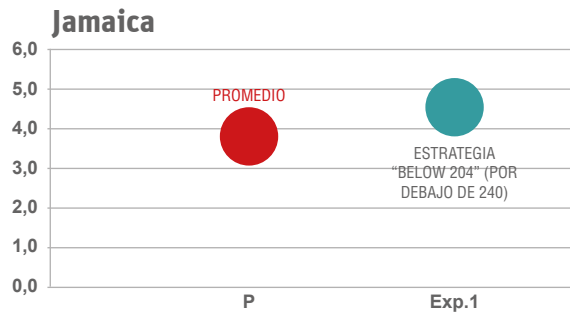
Ninguna de las experiencias relativas a planes y estrategias de seguridad vial del factor legal analizadas obtuvo una valoración inferior a 2, con un valor de 4,0 en promedio.

A continuación se muestra, de forma gráfica y por países, la valoración de las experiencias analizadas en el campo del factor legal: planes y estrategias de seguridad vial, resaltando su situación respecto al promedio. Cada experiencia ha sido representada por un círculo cuyo radio corresponde a la calificación final obtenida, de tal forma que: a mayor radio, mejor valoración.

Es importante señalar que todas las medidas analizadas son experiencias exitosas y que aquellas que han obtenido una puntuación por debajo del promedio, no significa que sean malas, sino que tienen áreas de mejora para aumentar las posibilidades de éxito en futuras implementaciones.







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
Desarrollo de planes integrales de seguridad vial.	Importancia de la existencia de un instrumento de programación de las actuaciones transversales de seguridad vial, adecuadamente diseñado.

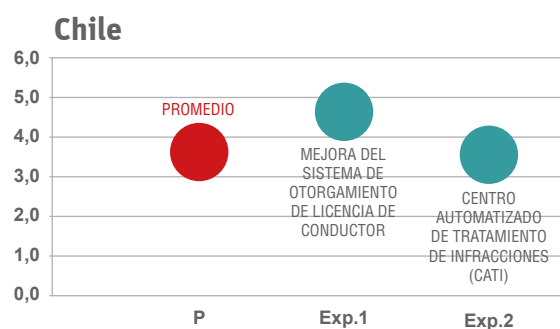
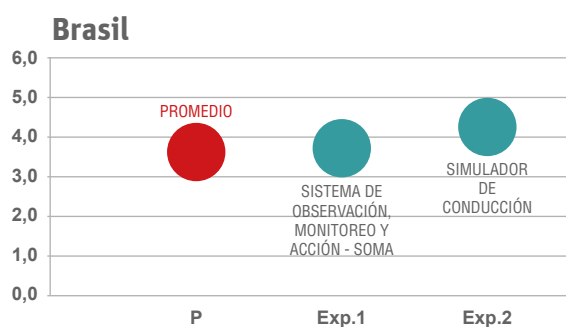
En el Anexo 2.3 se recogen las experiencias analizadas en el campo del factor legal- planes y estructuras de seguridad vial, en función del puntaje final obtenido, resaltando una breve descripción y las características de replicabilidad de cada una de ellas.

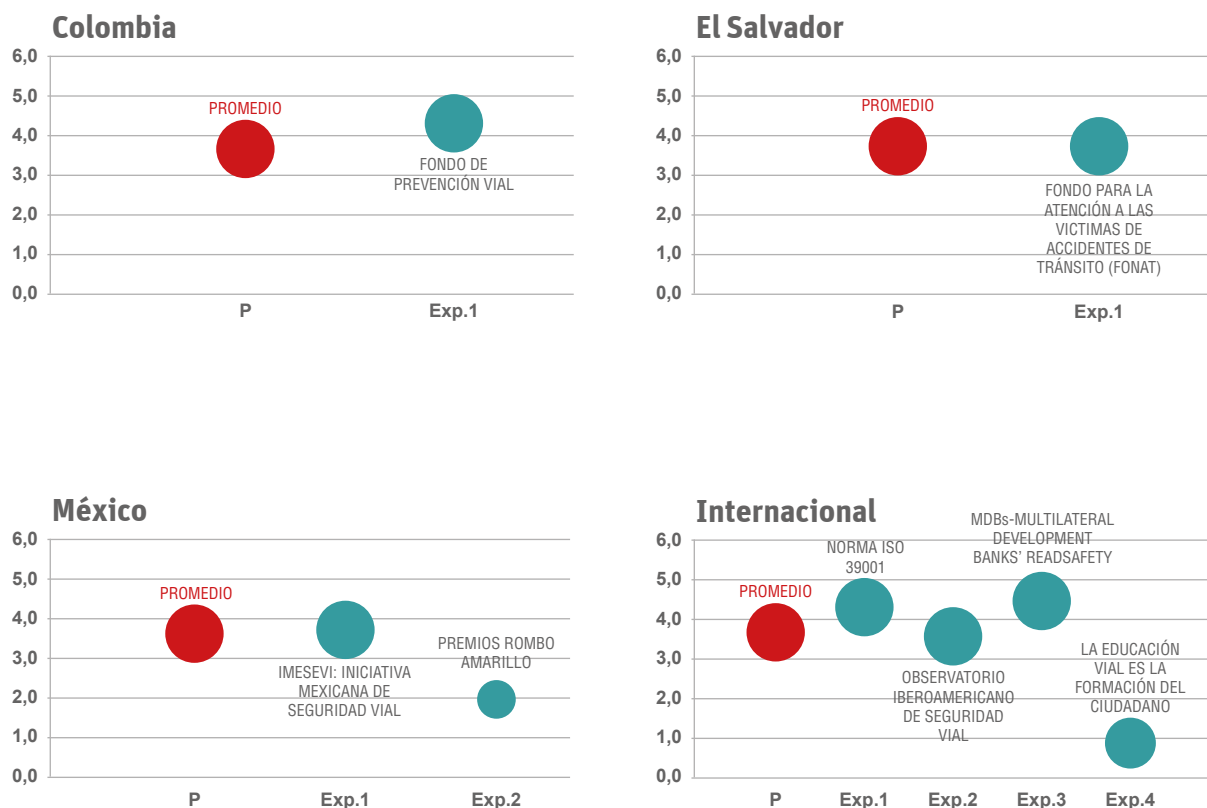
4.2.4. EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR LEGAL: OTROS ASPECTOS

Se analizaron 12 buenas prácticas en el campo del factor legal: otros aspectos. Seis obtuvieron una calificación final mayor o igual a 4 y por lo tanto, se pueden considerar como muy buenas, que pueden replicarse en otros países para fortalecer sus estructuras viales y lograr una disminución de la accidentalidad de tránsito registrada. Una de las experiencias analizadas obtuvo una valoración inferior a 2, considerándola experiencia de éxito a mejorar. La calificación promedio fue de 3,7.

Los gráficos siguientes, ordenados por países, muestran la valoración de las experiencias del factor legal: otros aspectos analizados, resaltando su situación respecto al promedio. Cada experiencia ha sido representada por un círculo cuyo radio corresponde a la calificación final obtenida, sí, a mayor radio, mejor valoración.

Es importante señalar que todas las medidas analizadas son experiencias exitosas y que aquellas que han obtenido una puntuación por debajo del promedio, no significa que sean malas, sino que tienen áreas de mejoramiento para aumentar las posibilidades de éxito en futuras implementaciones.





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
Creación de figuras para la financiación de la seguridad vial, como los fondos.	La garantía de disponibilidad de fondos para el financiamiento de la seguridad vial, es esencial para la viabilidad de las políticas de mejora en el largo plazo.

En el Anexo 2.4 se recogen las experiencias de éxito analizadas en el campo del factor legal: otros aspectos, en función del puntaje final obtenido, resaltando una breve descripción y las características de replicabilidad de cada una de ellas.

4.3. EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR VEHÍCULO

Los vehículos han incrementado en las últimas décadas tanto su seguridad activa como pasiva, impulsados especialmente por la creciente preocupación de los usuarios, la mayor competencia en el sector y la cada vez más exigente, reglamentación internacional.

En la ocurrencia de un accidente, desde el punto de vista del vehículo, son determinantes:

- El tipo de vehículo. Así por ejemplo, los vehículos de dos ruedas tienen mayor riesgo de accidentes graves que los de otros tipos de vehículos. El establecimiento de NCAPs, como Latín NCAP, informan al público sobre cuales son más seguros, ayudando a que los fabricantes adquieran conciencia.
- La antigüedad: Conforme aumenta la edad de un vehículo se incrementa la probabilidad de que se produzcan fallas mecánicas y no tienen la misma capacidad de respuesta ni de seguridad que los vehículos nuevos por la constante evolución de los sistemas de seguridad activos y pasivos.
- El estado: una deficiente conservación de los vehículos puede ser el origen de accidentes: fallas mecánicas, mal estado de las ruedas, problemas de frenos, fallas en la iluminación, defectos en la dirección, reparaciones defectuosas, etc.

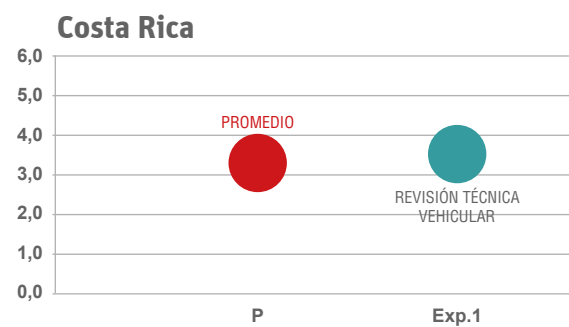
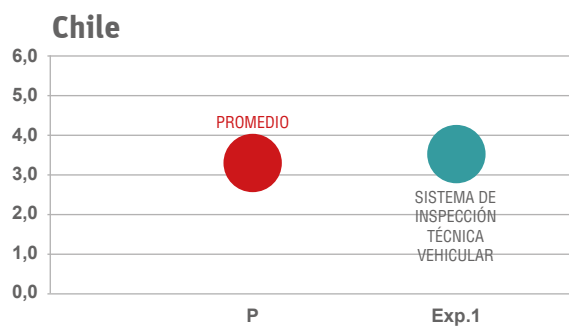
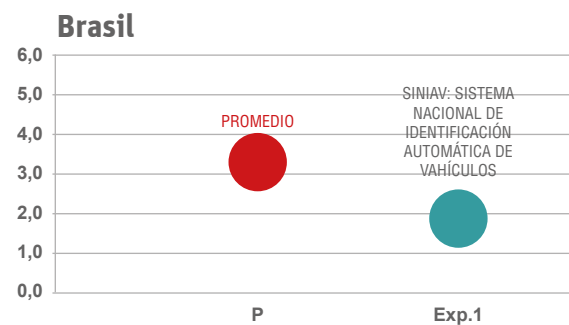
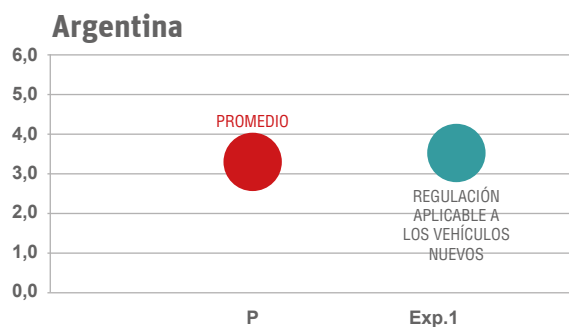
Se analizaron 9 buenas prácticas sobre el mejoramiento de la seguridad de los vehículos, como pueden ser la realización de inspecciones técnicas periódicas, renovación de parques, etc. El mapa siguiente muestra la distribución territorial de las mismas:

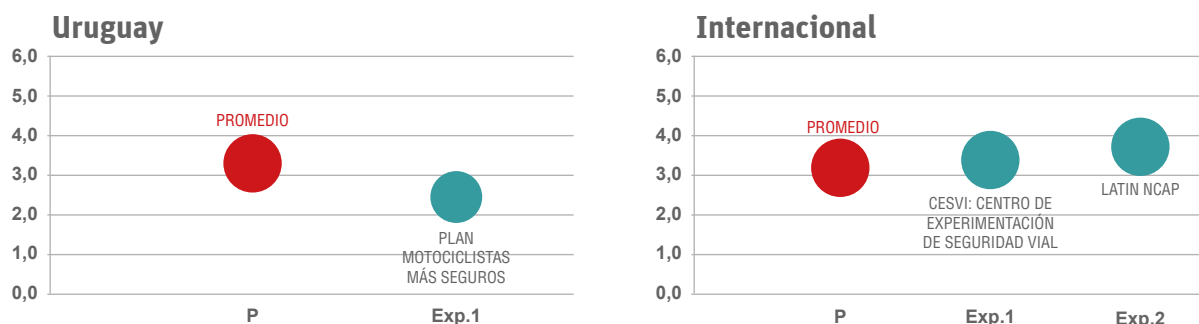


Ninguna de las experiencias analizadas obtuvo una calificación mayor de 4. Siete lograron una calificación entre 4 y 3, que pueden considerarse como experiencias buenas, para replicar en otros países con el objetivo de fortalecer sus estructuras viales y lograr una disminución de la accidentalidad de tránsito registrada. Una de las experiencias analizadas obtuvo una calificación inferior a 2, considerándola como experiencia de éxito a mejorar. La calificación promedio fue de 3,3.

A continuación se muestra de forma gráfica y por países la valoración de las experiencias del factor vehículo analizadas, resaltando su situación respecto al promedio. Cada experiencia ha sido representada por un círculo cuyo radio corresponde a la calificación final obtenida, de tal forma que: a mayor radio, mejor valoración.

Es importante señalar que todas las medidas analizadas son experiencias exitosas y que aquellas que han obtenido una puntuación por debajo del promedio, no significa que sean malas, sino que tiene áreas de mejoramiento para aumentar las posibilidades de éxito en futuras implementaciones.





EXPERIENCIAS RECOGIDAS CON MÁXIMA PRIORIDAD	JUSTIFICACIÓN
Evaluación de los vehículos mediante el programa Latin NCAP.	Elemento clave para la concientización, tanto de la industria como de los usuarios, sobre la importancia de la seguridad de los vehículos para la disminución de las consecuencias de los accidentes de tránsito.
Creación de Centros de Experimentación enfocados a la mejora de la seguridad de los vehículos.	Estos centros permiten una mejora en el estado de los vehículos, reduciendo la implicación de este factor en la siniestralidad.
Implementación de un sistema de inspección técnica de vehículos.	Es una práctica clave, junto al control de su cumplimiento, para reducir las cifras de siniestralidad debidas a un parque de vehículos en mal estado de conservación.

En el Anexo 3 se recogen las experiencias de éxito analizadas en función del puntaje final obtenido, resaltando una breve descripción y las características de replicabilidad de cada una de ellas.

4.4. EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR INFRAESTRUCTURA

Los accidentes de tránsito son el resultado de la coincidencia de un conjunto de circunstancias relacionadas con los usuarios, los vehículos, la infraestructura, el entorno, el tráfico, las condiciones meteorológicas, la iluminación, etc., que dan lugar a un suceso imprevisto.

En un porcentaje muy elevado de los accidentes de tránsito, el elemento determinante está relacionado principalmente con el factor humano, pudiendo la mejora de los vehículos y la infraestructura contribuir de forma importante a reducir la accidentalidad y sus consecuencias en caso de que el accidente no pueda ser evitado.

En este capítulo se analizan experiencias de éxito destinadas al mejoramiento de la seguridad de las infraestructuras viales, como pueden ser las auditorías de seguridad vial, tratamiento de tramos de concentración de accidentes, mejoras en la señalización, tratamientos superficiales, instalación de dispositivos de control de tráfico (radares, semáforos, etc.), etc.

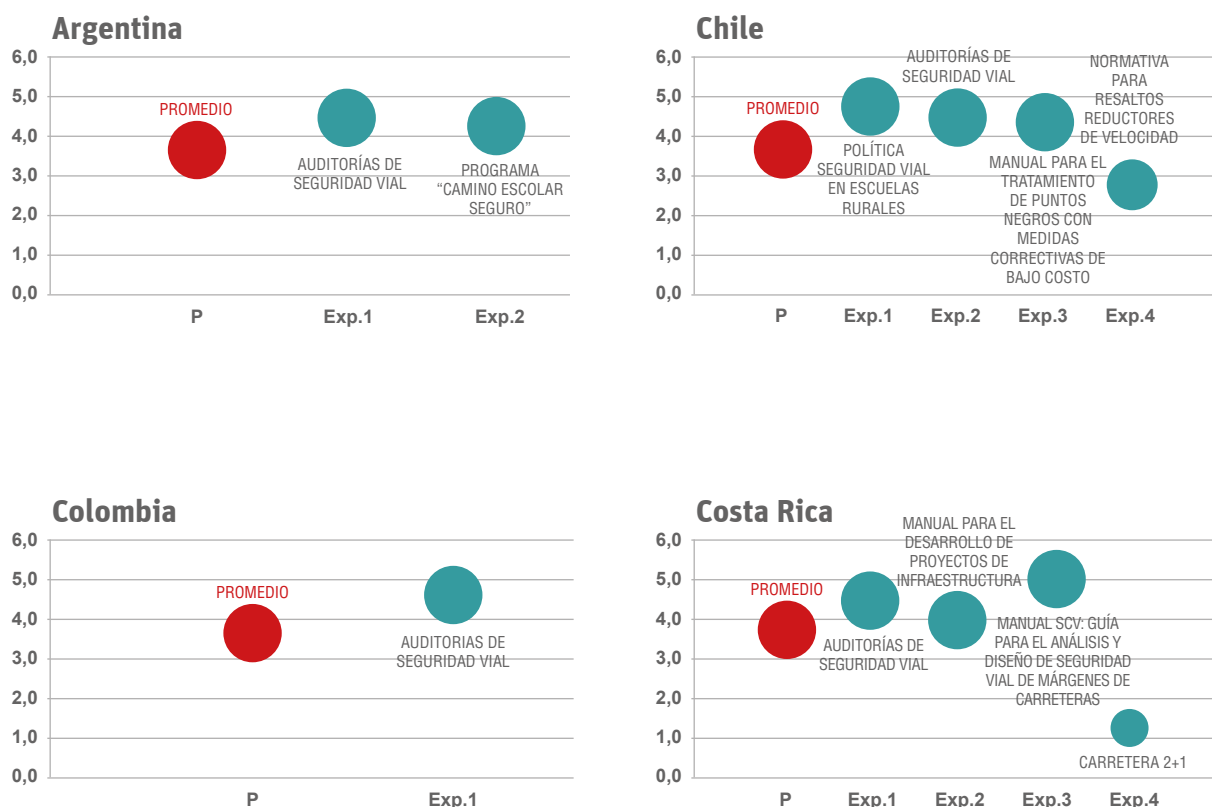
Se analizaron 19 buenas prácticas distribuidas territorialmente de la siguiente manera:



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

A continuación se muestra, de forma gráfica y por países, la valoración de las experiencias pertenecientes al factor infraestructura analizadas, resaltando su situación respecto al promedio. Cada experiencia ha sido representada por un círculo cuyo radio corresponde a la calificación final obtenida por la experiencia de tal forma que a mayor radio, mejor valoración.

Es importante señalar que todas las medidas analizadas son experiencias exitosas y que aquellas que han obtenido una puntuación por debajo del promedio, no significa que sean malas, sino que tiene áreas de mejora para aumentar las posibilidades de éxito en futuras implementaciones.





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
Realización de auditorías de seguridad vial.	Estrategia preventiva clave para incorporar la seguridad vial en la infraestructura. Su implementación debe ir acompañada de programas de capacitación de auditores, manuales, establecimiento de estándares de diseño, etc.
Desarrollo de manuales y guías de buenas prácticas específicos en temas que afectan a la seguridad vial.	La disponibilidad de manuales es fundamental para garantizar la buena implementación de la señalización, diseño y mantenimiento de márgenes de vías, camino escolar seguro, etc. al permitir la aplicación de criterios homogéneos en aspectos relacionados con la seguridad vial.

En el Anexo 4 se recogen las experiencias de éxito analizadas en función del puntaje final obtenido, resaltando una breve descripción y las características de replicabilidad de cada una de ellas.

5. CONCLUSIONES

5.1. EN RELACIÓN CON LA METODOLOGÍA DE VALORACIÓN

Tras la evaluación de las experiencias de éxito se han obtenido las siguientes conclusiones.

- La valoración realizada pretendió ser objetiva, partiendo de los datos disponibles, 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 calificaciones 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 varias causas:
 - Los resultados disponibles sobre el éxito de cada una de las experiencias. Así, 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.
 - Hay medidas que a pesar de tener la misma denominación desarrollan acciones diferentes cuya contribución a la seguridad vial y a los resultados obtenidos difieren.

5.2 EN RELACIÓN CON LAS VALORACIONES DE CADA EXPERIENCIA

En el “*Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*”, publicado por el Banco Mundial y la Organización Mundial de la Salud, se indica que es posible evitar el problema mediante una mejor organización del sistema de seguridad vial y la aplicación multisectorial de intervenciones de eficacia comprobable, culturalmente adecuadas y probadas a nivel local. Para abordar eficientemente el problema de los traumatismos causados por el tránsito, la responsabilidad debe ser compartida por los gobiernos, la industria, las organizaciones no gubernamentales y los organismos internacionales, y para que sea eficaz, la seguridad vial debe, además, contar con el compromiso y el aporte de todos los sectores, entre ellos los de transporte, salud, educación y aplicación de la Ley. Los efectos que los accidentes de tránsito tienen sobre la salud pueden en muchos casos evitarse o al menos reducirse mediante la aplicación de estrategias de seguridad vial en las que se combinen diversas medidas, la existencia de planes, agencias y entidades enfocadas

a la seguridad vial, garantizan la correcta aplicación de las estrategias y políticas de mejoramiento de la seguridad vial.

Tras el análisis de las experiencias de éxito, se obtienen las siguientes conclusiones para cada uno de los cuatro factores analizados:

En el campo del **factor humano**, 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 efectivos en su carácter persuasivo, logrando disminuir la proporción de usuarios que adoptan comportamientos de riesgo.

En el campo del **factor legal, institucional y de control**, los mejores resultados los han obtenido las iniciativas consistentes en planes de seguridad vial así como las agencias y entidades enfocadas a la mejora de la seguridad vial, independientes y con capacidad económica propia.

Las mejores calificaciones, en el campo del **factor vehículo**, las han obtenido aquellas experiencias relativas a los centros de experimentación y control en seguridad vial. La seguridad del automóvil es un campo en continua evolución, en el que constantemente se desarrollan nuevos sistemas de seguridad y se complementan o evolucionan los existentes.

En relación con las experiencias de éxito analizadas en el campo del **factor infraestructura**, la realización de auditorías de seguridad vial-ASV junto con los tratamientos de las zonas escolares (ASVI en entornos escolares), han obtenido las mayores puntuaciones. Mediante la ejecución de las mismas, se analiza y valora la infraestructura desde el punto de vista de la seguridad vial, estudiando tanto las medidas que incorporan a la carretera para evitar la ocurrencia de accidentes (trazado, estado del pavimento, existencia y dimensión de los costados, señalización, etc.), como las medidas enfocadas a minimizar la gravedad del accidente en el caso que se produzca (existencia y anchura de medianas, disposición de sistemas de contención, taludes de los cortes y terraplenes, intersecciones y accesos, etc.).

5.3 RECOMENDACIONES RELATIVAS A LAS EXPERIENCIAS DE ÉXITO ANALIZADAS

Si bien se reconoce que todas las experiencias recogidas son eficientes, efectivas y a la vez positivas desde el punto de vista del mejoramiento de la seguridad vial, es preciso realizar el siguiente análisis crítico a modo de conclusión global, con el objetivo de que las medidas similares que se implanten en otros países repliquen las dimensiones y traten de subsanar las limitaciones encontradas:

5.3.1 EN RELACIÓN CON LAS EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR HUMANO

- ✓ 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 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 cuyo impacto es, en muchas ocasiones, reducido, por la escasa duración de las campañas o por el poco 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 en 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 grupos, 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.

5.3.2 EN RELACIÓN CON LAS EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR INSTITUCIONAL, LEGAL Y DE CONTROL

- ✓ La **creación de Agencias** responsables de la seguridad vial, ha demostrado ser una experiencia exitosa y aunque es preciso reconocer que hay Consejos de Seguridad Vial que están trabajando con buenos resultados, son numerosos los ejemplos en América Latina y el Caribe, de entidades de este tipo que tienen escasa capacidad de actuación, pocos recursos humanos y económicos y bajo grado de compromiso de otras entidades implicadas. Las Agencias deben disponer de un marco legal que recoja su existencia y funcionamiento, les otorgue capacidad de actuación y coordinación, les asigne suficientes recursos humanos y económicos. Sería deseable que tuvieran competencias en cuanto a los agentes de vigilancia y control, para evitar las limitaciones en la implementación de las campañas, garantizando el éxito de las medidas.
- ✓ En relación con los **marcos legales**, es necesario priorizar el cumplimiento de las normas existentes y la creación de normativas más estrictas, porque en varios países de la Región es preocupante que existiendo un amplio marco legal, no haya datos acerca de su cumplimiento y escasez de medios para realizar la función de control.

- ✓ Para lograr una rápida y efectiva reducción de la accidentalidad, el marco legal se debe enfocar hacia el **control y fiscalización** de los límites de velocidad, la eliminación de alcohol y drogas en la conducción y el uso de dispositivos de protección como el cinturón de seguridad y el casco. Esta afirmación no implica que el resto de los elementos no sean prioritarios, sino que estas medidas han demostrado ser las más eficaces para la rápida reducción de la accidentalidad y sus consecuencias, por su elevada presencia en las causas de siniestralidad vial en la Región.
- ✓ La existencia de un **Plan de Seguridad Vial Nacional**, es una garantía de motivación para el trabajo coordinado en materia de seguridad vial y para que logren mayor éxito se deben tener en cuenta las condiciones siguientes:
 - Elaboración en consenso con todas las instituciones públicas y privadas que trabajen en seguridad vial.
 - Incorporación de la sociedad civil.
 - Participación de los medios de comunicación.
 - Objetivos realistas pero ambiciosos, cuantificados y con calendario.
 - Definir las acciones de acuerdo con los objetivos que se pretenden alcanzar, estableciendo la entidad responsable de su realización y las medidas que se van a implantar para corregir los resultados esperados; así mismo, se debe reflejar el calendario de cada acción y el presupuesto asignado.
 - Programación de acciones de seguimiento, incluyendo el diseño de indicadores de resultado y desarrollo.
 - Marco temporal preferiblemente mayor de cuatro años, para permitir desarrollar acciones de largo alcance.
 - Responsabilidad e implicación política al más alto nivel posible.

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

5.3.3 EN RELACIÓN CON LAS EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR VEHÍCULO

- ✓ Cualquier medida dirigida a mejorar la **implementación de dispositivos de seguridad en los vehículos** desde la perspectiva legal, debe realizarse con una total prioridad y de acuerdo con los Gobiernos, quienes deben adherir y apoyar estas iniciativas, para mejorar su desarrollo, ejecución y en la medida de lo posible la reducción de los largos plazos para la penetración total en el mercado de los vehículos. La falta de apoyo

que existe en algunos países hace que iniciativas como LatinNCAP tengan resultados limitados geográficamente. Así mismo, medidas como la regulación a nuevos vehículos implementada en Argentina, deberá esperar varios años para que realmente sea efectiva, debido a las tasas de renovación del parque de vehículos. En esta misma línea, los Centros de Experimentación de Seguridad Vial como CESVI (o similares), que existen en varios países, son en sí mismos una experiencia de éxito, pero sería muy positivo si sus líneas de trabajo se orientaran de manera coordinada con las de otros actores, para mejorar la seguridad en el vehículo.

- ✓ Los **Sistemas de Inspección Vehicular**, aparecen en las legislaciones de los países de América Latina y el Caribe desde hace varios años; sin embargo, poco se ha conseguido en la mayor parte de ellos. Las limitaciones de la puesta en marcha de estas inspecciones de manera sistemática han radicado, con carácter general, en la falta del diseño de un proceso global. No basta con elaborar una ley que obligue a superar la inspección vehicular, sino que es necesario, diseñar un procedimiento de inspección para todo tipo de vehículos, decidir sobre su gestión pública o privada, definir y establecer los centros de inspección necesarios según el parque vehicular, elaborar programas de formación de inspectores, diseñar un procedimiento sancionador adecuado, establecer mecanismos de control y de ejecución de las sanciones e informar a la población de la entrada en vigor de la medida. En los casos analizados hay carencias en los medios de control del cumplimiento y en algunas limitaciones en cuanto a la disponibilidad de centros para su realización.
- ✓ Un **Sistema de Identificación Automática de Vehículos**, como el que se ha implantado en Brasil supone una excelente fuente de información para estudios de tránsito y seguridad vial; para ello, es indispensable que exista la tecnología de transmisión de datos y de control, con suficiente capacidad, así como recursos humanos y materiales que permitan diseñar aplicaciones que traduzcan los datos en información de utilidad para la gestión de la seguridad vial.
- ✓ Las **campañas específicas para mejorar el conocimiento del vehículo** por parte de la población, como el programa dirigido a usuarios de motocicletas implantado en Uruguay, suponen una buena práctica, pero su alcance es siempre limitado, porque se trata de campañas que se realizan puntualmente. Si bien, es necesario reconocer su éxito, estas prácticas deberían evolucionar a un sistema obligatorio de formación reglamentada para que las escuelas de conducción, garanticen que todos los usuarios de motocicleta adquieren estos conocimientos relacionados con la seguridad vial.

5.3.4 EN RELACIÓN CON LAS EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR INFRAESTRUCTURA

- ✓ Las **Auditorías y las Inspecciones de Seguridad Vial**, son una herramienta fundamental para la evaluación de las condiciones de seguridad de la carretera y constituyen un punto de partida para los cambios que puedan ser necesarios en torno a ella y para

la optimización de los recursos disponibles. Tanto las auditorías como las inspecciones son en sí mismas experiencias de éxito siempre que su aplicación se realice de forma sistemática, para ello es necesario:

- La existencia de un marco legal que obligue a la realización de las mismas de forma periódica y que establezca los requisitos para su realización.
 - Disponer de manuales /guías que establezcan de forma clara el procedimiento para la realización de auditorías e inspecciones.
 - La realización de las mismas debe ser llevada a cabo por profesionales capacitados y experimentados en el tema y debe restringirse a los aspectos de seguridad vial. Por consiguiente deben desarrollarse programas periódicos de formación y capacitación de auditores.
- ✓ Las iniciativas tipo “Camino escolar seguro”, “Zona escolar segura”, **son auditorías de seguridad vial particularizadas** para entornos concretos, combinadas con acciones de concientización ciudadana. Es por tanto necesario su aplicación de forma periódica y la realización de un seguimiento del éxito de las mismas.
- ✓ El Programa Internacional de Evaluación de Carreteras, iRAP, realiza una **inspección de seguridad vial del estado de las vías** mediante una metodología propia, un vehículo especialmente equipado y un software de análisis específico. Se trata de un programa internacional, por lo que puede ser de gran utilidad para la evaluación de corredores que atraviesan varios países. El éxito de su aplicación depende de la existencia de un marco legal que establezca la obligatoriedad de su realización en forma periódica, así como de la organización de cursos de capacitación para los profesionales encargados de su aplicación.
- ✓ El desarrollo y aplicación de **planes piloto de seguridad** supone una buena práctica al realizar un análisis detallado de la situación real de la accidentalidad en el país, identificar los principales problemas existentes y proponer soluciones. A pesar del elevado costo de su desarrollo, deberían realizarse en todos los países, con el objetivo de detectar problemas y plantear soluciones reales y adaptadas a las particularidades del país, mejorando así la seguridad vial de toda la sociedad.

ANEXO 1. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LAS EXPERIENCIAS DE ÉXITO ANALIZADAS EN EL CAMPO DEL FACTOR HUMANO

A continuación, se presentan las experiencias de éxito analizadas en el campo del factor humano ordenadas en función del puntaje final obtenido, resaltando una breve descripción y las características de replicabilidad de cada una de ellas.

Todas las medidas analizadas son experiencias de éxito independientemente de la calificación final obtenida. Así, aquellas medidas que han obtenido una puntuación inferior al promedio, no significa que sean malas, sino que muestran posibles áreas de mejoramiento para aumentar las posibilidades de éxito en futuras implementaciones.

La tabla recoge para cada una de las buenas prácticas analizadas:

- El gráfico radar en el que se muestra de forma clara las distancias entre la puntuación obtenida en cada aspecto valorado y los valores promedio de las medidas analizadas en el campo del factor humano. Siendo:

 PROMEDIO  MEDIDA

- Una breve descripción de los principales aspectos de las medidas, así como un resumen de la calificación obtenida en cada aspecto. Siendo:

P_E - fortalecimiento de la estructura de seguridad vial.

P_{RA} - reducción directa de la accidentalidad.

P_A - alcance de la medida.

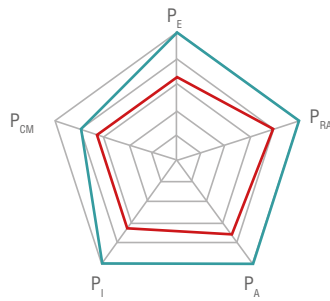
P_I - dificultades para su implementación

P_{CM} - coste de puesta en marcha y mantenimiento.

- Las principales característica de replicabilidad son:

MOVIMIENTO MAIO AMARELO (Brasil)

CALIFICACIÓN: 4,9



El movimiento Maio Amarelo, orientado a una concientización global en seguridad vial, está dirigido a toda la sociedad y 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.

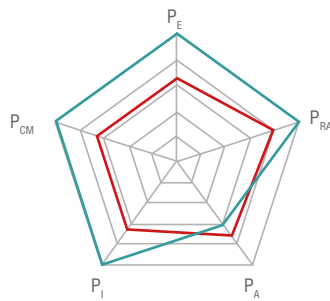
Esta medida ha obtenido la máxima puntuación en todos los aspectos valorados, salvo en el coste de puesta en marcha y mantenimiento, que ha sido estimado como medio.

- Página web creada para recopilar todas aquellas iniciativas y medidas enfocadas al mejoramiento de la seguridad vial que se realicen en Brasil durante el mes de Mayo.
- Su replicabilidad en otros países es sencilla, no requiere un desarrollo normativo específico, ni una elevada inversión.

P_E: 5 P_{RA}: 5 P_A: 5 P_I: 5 P_{CM}: 4 C: 4,9

PROFESIONALIZACIÓN DE CONDUCTORES DE TAXI (Argentina)

CALIFICACIÓN: 4,8



Se trata de una iniciativa de formación específica al colectivo de taxistas que fortalece la estructura vial con la que se espera lograr una reducción directa de la accidentalidad.

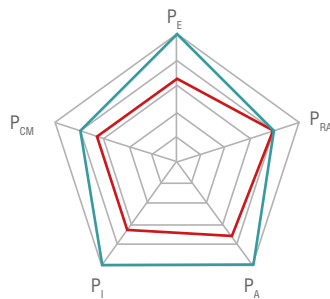
Por ser una iniciativa de ámbito local destinada exclusivamente a los conductores de taxi, la valoración obtenida en el alcance de la medida se sitúa por debajo del promedio de este aspecto en las iniciativas valoradas del factor humano.

- 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 que 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_E: 5 P_{RA}: 5 P_A: 3 P_I: 5 P_{CM}: 5 C: 4,8

PROGRAMA OBSERVAR (Brasil)

CALIFICACIÓN: 4,7



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.

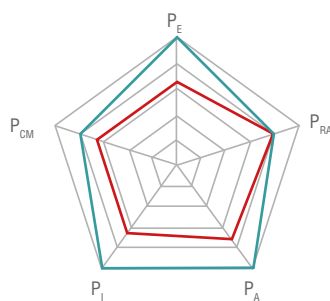
Iniciativa de ámbito nacional, dirigida a toda la sociedad, sin dificultades legales ni administrativas para su implementación, cuyo valor de coste de puesta en marcha y mantenimiento ha sido estimado como medio.

- 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 y a lo establecido en el marco legal del país

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

MANEJATE POR LA VIDA (Chile)

CALIFICACIÓN: 4,7



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

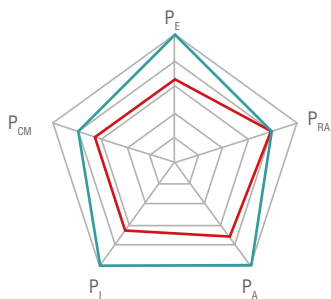
La medida ha obtenido una calificación de todos los aspectos por encima del promedio.

- 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_E: 5 P_{RA}: 4 P_A: 5 P_I: 5 P_{CM}: 4 C: 4,7

CAMPAÑA "INTELIGENCIA VIAL" [Colombia]

CALIFICACIÓN: 4,7



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 fortaleciendo la estructura de seguridad vial de Colombia.

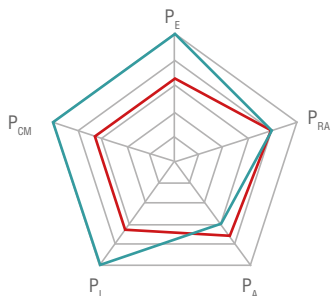
La medida ha obtenido una calificación en todos los aspectos por encima del promedio.

- Campaña desarrollada específicamente para las características y hábitos de los conductores colombianos.
- Su éxito radica en la fuerte implicación institucional de la misma y en las acciones de control policial asociadas.
- Fácilmente replicable en otros países, adaptándola convenientemente a las particularidades de los mismos.

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

CURSOS DE FORMACIÓN EN SEGURIDAD VIAL – ROAD SAFETY 101 [Belice]

CALIFICACIÓN: 4,6



Con la impartición 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 en las dificultades para su implementación, porque no existen barreras legales, ni administrativas y por su bajo coste.

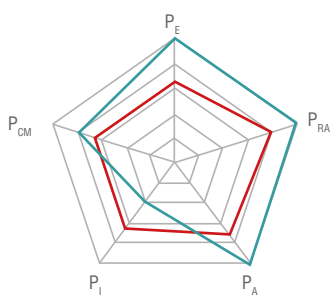
El único aspecto que ha obtenido una calificación por debajo del promedio, ha sido el alcance de la medida, porque está destinada a un grupo concreto de usuarios.

- Curso específicamente diseñado para la formación de los responsables de la seguridad vial de 9 municipios de Belice.
- Su replicabilidad requiere un costo bajo, siendo necesaria la conveniente adaptación de los contenidos a las peculiaridades del país en el que se vaya a aplicar.

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

CAMPAÑA PARA INCENTIVAR EL USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD [Chile]

CALIFICACIÓN: 4,6



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.

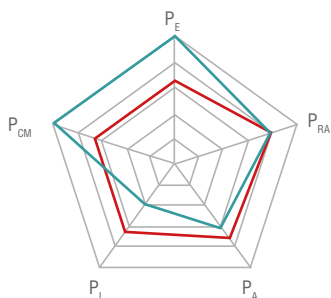
Las dificultades administrativas encontradas para su implementación reducen la calificación de la iniciativa obtenida en este aspecto por debajo del promedio.

- 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_E: 5 P_{RA}: 5 P_A: 5 P_I: 2 P_{CM}: 4 C: 4,6

SELLO VOLUNTARIO DE CONDUCTOR SEGURO [Chile]

CALIFICACIÓN: 4,3



Medida destinada a generar un mayor compromiso del colectivo de conductores de transporte escolar, a través de una adhesión voluntaria a un código de buenas prácticas en seguridad vial.

Coste de puesta en marcha y mantenimiento bajo.

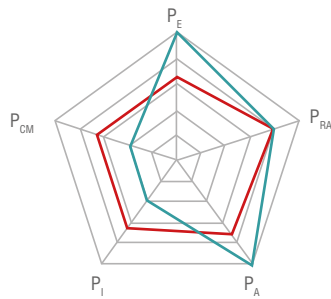
Las dificultades administrativas para la implementación de la medida disminuyen la calificación global obtenida.

- Salvadas las barreras legales y administrativas para su puesta en marcha es una medida altamente replicable en otros países y en otros sectores, que premia a los buenos conductores.

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

SEMANAS DE LA SEGURIDAD VIAL (Internacional)

CALIFICACIÓN: 4,2



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 y al fortalecimiento de la estructura de seguridad vial de los países en los que se celebran.

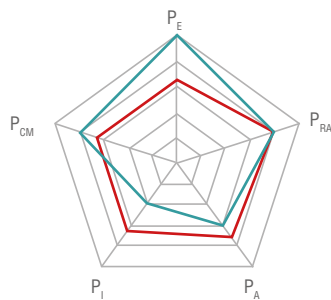
Las dificultades para su realización y el elevado coste económico, disminuyen la calificación obtenida.

- 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 mejoramiento del país.

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

PROYECTO EDUCACIÓN VIAL (Bolivia)

CALIFICACIÓN: 4,2



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

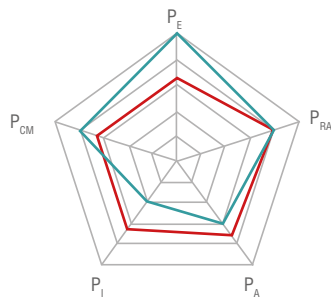
El elevado coste de puesta en marcha y mantenimiento unido a las dificultades administrativas para su implementación, disminuyen la calificación final obtenida por la iniciativa.

- Iniciativa desarrollada para el fortalecimiento institucional en seguridad vial.
- Se trata de una iniciativa específicamente desarrollada para las características de Bolivia. Para que sea aplicada y funcione en otros países, es necesario la adecuada adaptación a las particularidades de la red vial y al marco legal del país.

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

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

CALIFICACIÓN: 4,2



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

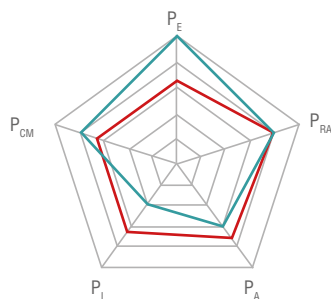
Las dificultades encontradas para la creación y puesta en marcha de las iniciativas desarrolladas, sitúan la calificación de este aspecto por debajo del promedio.

- Fundación de ámbito nacional fundada con el objetivo de contribuir a la concientización juvenil.
- La fundación ha demostrado su eficacia. Para su replicabilidad en otros países es necesaria una inversión media, resolver las barreras administrativas y adaptar sus principios a las peculiaridades del país.

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

CAPACITACIÓN A OPERADORES DE TRANSPORTE PÚBLICO (MÉXICO)

CALIFICACIÓN: 4,2



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

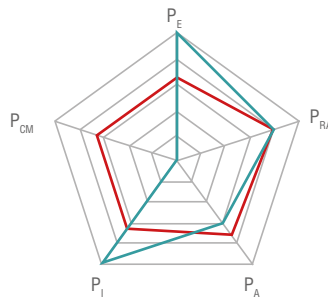
Las dificultades para su implementación disminuyen la calificación obtenida.

- Iniciativa por la que se capacita en seguridad vial a un colectivo de conductores concreto.
- El éxito de este tipo de medidas radica en el establecimiento de la obligatoriedad de realizar los cursos de capacitación, unida a la realización simultánea de actividades de control policial.
- Para que sea aplicada y funcione 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_E: 5 P_{RA}: 4 P_A: 3 P_I: 2 P_{CM}: 4 C: 4,2

PROYECTO "JUVENTUD Y SEGURIDAD VIAL" (Belize)

CALIFICACIÓN: 4,1



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

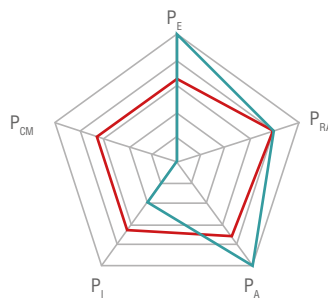
El elevado coste de puesta en marcha y mantenimiento, hace que la calificación obtenida en este aspecto se sitúe muy por debajo del promedio.

- 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 a otros países, siendo la inversión necesaria muy elevada.

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

FORO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD VIAL INFANTIL –FISEVI (Internacional)

CALIFICACIÓN: 4,0



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

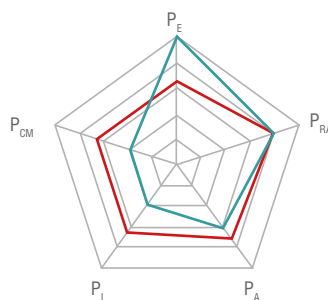
Las dificultades para el desarrollo del foro y el muy elevado coste del mismo, penalizan la calificación obtenida en estos aspectos, por debajo del promedio de las medidas analizadas.

- Foro internacional en cuya primera edición participaron más de 200 asistentes y 30 panelistas internacionales. El segundo Foro tiene previsto su desarrollo en el año 2016.
- Iniciativa alineada con los marcos globales de la Década de Acción para la Seguridad Vial.

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

PROYECTO "ABRAZATE A LA VIDA" (México)

CALIFICACIÓN: 4,0



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.

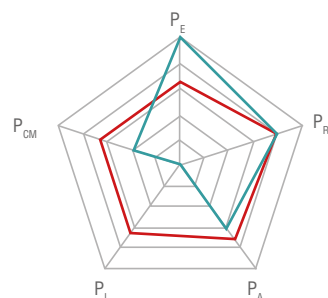
Las dificultades para su implementación y el alto coste económico de su puesta en marcha disminuyen la calificación final obtenida.

- El éxito de esta campaña radica en dos aspectos claves:
 - Existencia de un marco legal que establece 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 funcione en otros países, es necesario disponer de un marco legal que establezca la obligatoriedad de utilizar los SRI.

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

CURRÍCULUM DE EDUCACIÓN VIAL Y CONCIENTIZACIÓN (Belize)

CALIFICACIÓN: 3,8



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.

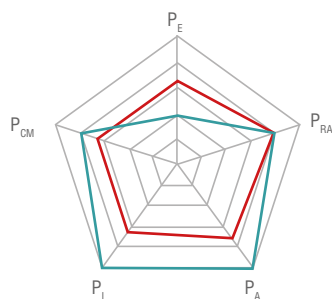
Iniciativa dirigida a un grupo particular de profesores y escolares, cuya implementación encuentra dificultades legales y administrativas y un alto coste de puesta en marcha y mantenimiento, lo que disminuye la calificación final obtenida.

- Iniciativa que busca fortalecer el enfoque dado a la educación vial en los planes de estudio escolares.
- Para que sea aplicada y funcione en otros países, es necesaria la adecuada adaptación a las particularidades de sus planes de estudio, así como la adaptación del marco legal del país.

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

PROGRAMA DE RADIO "SALVEMOS VIDAS" (Paraguay)

CALIFICACIÓN: 3,2



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.

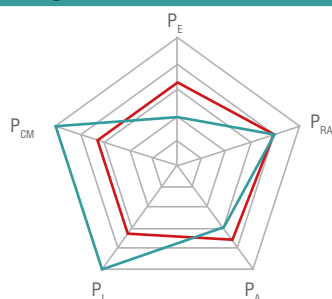
Al ser un programa de radio se logra un elevado alcance a toda la sociedad, no existiendo barreras legales ni administrativas para la emisión del mismo.

- Espacio radiofónico dedicado a la concientización de la sociedad en temas de seguridad vial.
- Fácilmente replicable en otros países, adaptándola convenientemente a las particularidades de los mismos

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

LA EDUCACIÓN VIAL ES LA FORMACIÓN DEL CIUDADANO (Argentina)

CALIFICACIÓN: 3,1



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

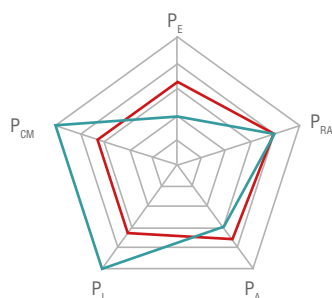
Su bajo coste de implementación y la ausencia de dificultades administrativas y legislativas hacen que en estos aspectos haya recibido las máximas calificaciones.

- Iniciativa desarrollada, por una entidad de carácter privado, en el marco del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.
- Fácilmente replicable en otros países, convenientemente adaptada.

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

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

CALIFICACIÓN: 3,1



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

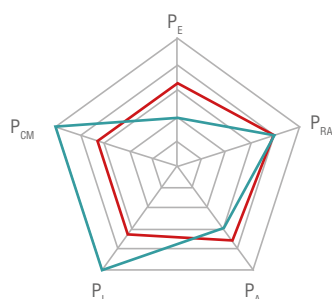
Su bajo coste de implementación y la ausencia de dificultades administrativas y legislativas hacen que en estos aspectos haya recibido las máximas calificaciones.

- Iniciativa por la que se capacita en seguridad vial a un colectivo de conductores concreto.
- El éxito de este tipo de medidas radica en el establecimiento de la obligatoriedad de los cursos de capacitación unido a las actividades simultáneas de control policial.
- Para que sea aplicada y funcione en otros países, es necesaria la adecuada adaptación tanto del material como del marco legal, de forma que se establezca la obligatoriedad de los cursos.

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

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

CALIFICACIÓN: 3,1



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

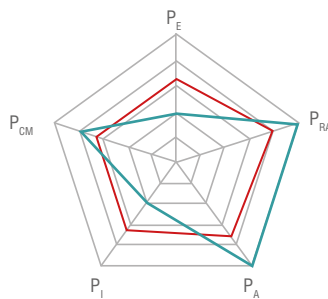
Su bajo coste de implementación y la ausencia de dificultades administrativas y legislativas hacen que en estos aspectos haya recibido las máximas calificaciones.

- Iniciativa por la que se capacita en seguridad vial a un colectivo de conductores concreto.
- El éxito de este tipo de medidas radica en el establecimiento de la obligatoriedad de realizar los cursos de capacitación unida a la realización simultánea de actividades de control policial.
- Para que sea aplicada y funcione en otros países, es necesaria la adecuada adaptación tanto del material como del marco legal, para que se establezca la obligación de los cursos.

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

PROGRAMA "ALCOHOL Y CONDUCCIÓN" (Uruguay)

CALIFICACIÓN: 3,1



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

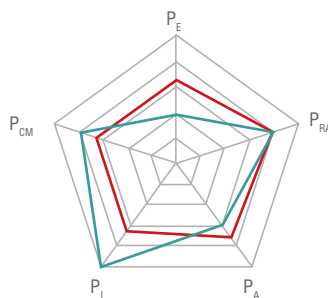
La iniciativa por sí misma, no fortalece la estructura de seguridad vial del país, lo que unido a las dificultades administrativas y legales existentes para su ejecución disminuyen la calificación final obtenida.

- Actividad especial específicamente diseñada para la noche de la nostalgia de Uruguay.
- El éxito de la iniciativa radica en dos aspectos fundamentales:
 - La combinación de acciones de concientización y vigilancia y de control policial.
 - Acción conjunta de los sectores público y privado.
- Para que sea replicada y aplicada en otros países es necesaria la adecuada adaptación a las particularidades del país.

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

PROGRAMA DE CERTIFICACIÓN "MOVILIDAD SEGURA" (Costa Rica)

CALIFICACIÓN: 3,0



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 porque parte de los objetivos del curso consisten en analizar situaciones de tránsito y realizar simulaciones que ayuden a evitar los accidentes.

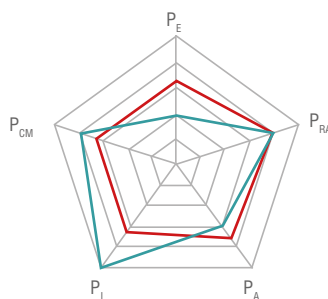
No existen dificultades para la implementación de la medida, habiéndose estimado el coste de puesta en marcha y mantenimiento como medio.

- Iniciativa desarrollada, por una entidad de carácter privado, en el marco del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.
- Es fácilmente replicable en otros países, convenientemente adaptada.

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

MANUAL DEL MOTOCICLISTA (Costa Rica)

CALIFICACIÓN: 3,0



Manual de distribución gratuita que recoge consejos y recomendaciones para los motociclistas, sin 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.

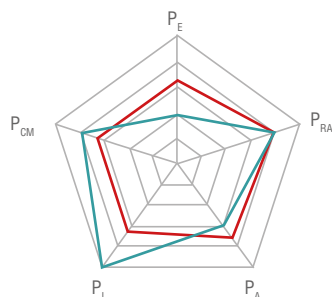
El coste de puesta en marcha y mantenimiento ha sido estimado como medio.

- Manual que recoge recomendaciones relativas al manejo, la vestimenta y las protecciones para usuarios de motocicletas.
- Para que la iniciativa sea replicada y aplicada en otros países es necesaria la adecuada adaptación del manual a las particularidades del país.

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

MANUAL DEL MOTOCICLISTA (Nicaragua)

CALIFICACIÓN: 3,0



Manual de distribución gratuita que recoge consejos y recomendaciones para los motociclistas, sin 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.

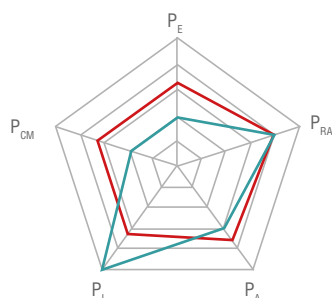
El coste de puesta en marcha y mantenimiento ha sido estimado como medio.

- Manual que recoge recomendaciones relativas al manejo, la vestimenta y las protecciones para usuarios de motocicletas.
- Para que la iniciativa sea replicada y aplicada en otros países es necesaria la adecuada adaptación del manual a las particularidades del país.

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

MICROVIDEOS SOBRE SEGURIDAD VIAL (Argentina)

CALIFICACIÓN: 2,8



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

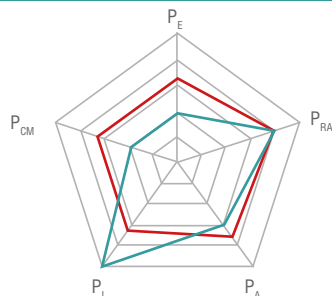
A pesar de que no existen barreras administrativas, ni legales para la producción y emisión de los videos, el alto coste de producción disminuye la calificación final obtenida por esta iniciativa.

- Recursos didácticos convenientemente adaptados a las franjas etarias de destino, siendo el coste de producción muy elevado.
- Convenientemente adaptados, su replicabilidad es sencilla para ser emitidos en las televisiones de otros países.

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

CURSO E-LEARNING "MOTOCICLISTA ACTITUD POSITIVA" (Brasil)

CALIFICACIÓN: 2,8



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

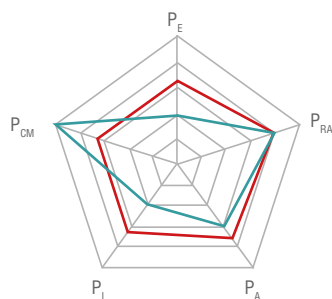
El alto coste de puesta en marcha y mantenimiento del curso, disminuye la calificación final obtenida por la iniciativa.

- Plataforma de formación dirigida a los motociclistas adaptada a las particularidades normativas de Brasil.
- Los contenidos pueden ser replicados, convenientemente adaptados a cada país, mediante una fuerte inversión inicial para la creación de la plataforma.

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

CAMPAÑA "UNA MOTO ES UN VEHÍCULO" (Costa Rica)

CALIFICACIÓN: 2,8



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.

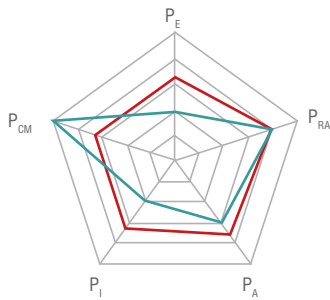
El coste de puesta en marcha y mantenimiento es muy bajo, siendo el único aspecto de los valorados que obtuvo una calificación por encima del promedio de las iniciativas analizadas en el factor humano.

- Campaña de concientización visual e informativa que busca generar respeto a los usuarios de motocicletas.
- Su replicabilidad en otros países es sencilla, sin requerir un desarrollo normativo específico ni una fuerte inversión.

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

CHARLAS DE EDUCACIÓN VIAL PARA NIÑOS Y ADOLESCENTES (Guatemala)

CALIFICACIÓN: 2,8



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.

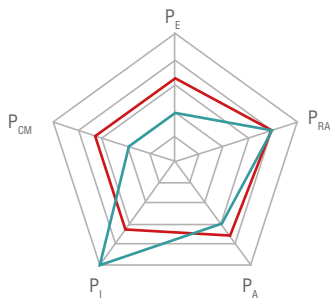
Con esta medida se espera impactar directamente en la reducción de la accidentalidad mediante la creación de un programa completo de formación destinado a institutos, escuelas y colegios

- Iniciativa que busca la formación en seguridad vial en colegios, institutos y escuelas.
- El éxito se basa en la reforma del marco legislativo de modo que la educación vial pase a formar parte del curriculum escolar.
- Para que sea replicada y aplicada en otros países es necesaria la adecuada adaptación del material a las particularidades del país, así como un adecuado desarrollo normativo.

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

PLATAFORMA E-LEARNING "ESCUELA DE CONDUCCIÓN" (Internacional)

CALIFICACIÓN: 2,8



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 en los que se utilice.

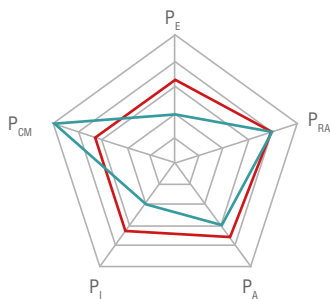
A pesar de no existir dificultades administrativas, ni legales para su implementación, el elevado coste de puesta en marcha y mantenimiento disminuye la calificación final obtenida.

- Plataforma e-learning dirigida y adaptada a las Escuelas de Conducción de los Automóviles Clubes de Latinoamérica, dentro de la cual incorporan contenidos dirigidos a conductores principiantes.
- Fácilmente replicable en otros países adaptando convenientemente los contenidos a las particularidades del país.

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

CAMPAÑA "CASCO CAUSA COMÚN" (Uruguay)

CALIFICACIÓN: 2,8



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

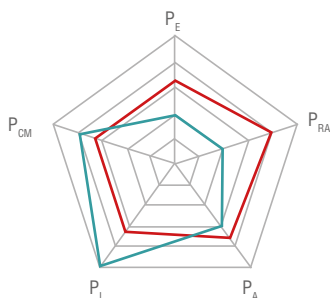
La iniciativa, por sí misma, no logra un fortalecimiento de la estructura en seguridad vial de Uruguay, lo que unido a las dificultades encontradas para su implementación, hacen que las calificaciones obtenidas en estos aspectos, la sitúen por debajo de la calificación promedio.

- 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). Los factores de éxito de la misma son:
 - El trabajo integrado y coordinado de las empresas privadas
 - El rol de UNASEV
 - Replicabilidad y continuidad de la campaña.

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

PREVENCIÓN EN EL USO INDEBIDO DEL ALCOHOL (Argentina)

CALIFICACIÓN: 2,6



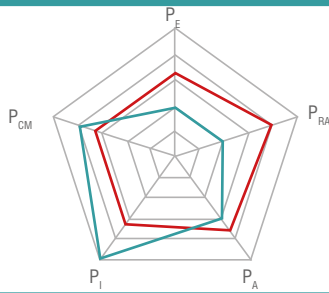
Iniciativa de concientización y educación desarrollada por una entidad privada, cuyo objetivo es la capacitación de docentes en seguridad vial, de forma que estos a su vez formen nuevos docentes. Se requieren recursos económicos medios para continuar con la medida y la actualización de las materias impartidas. 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.

- Iniciativa de ámbito nacional de capacitación de formadores en seguridad vial.
- Son necesarios fuertes recursos para su continuidad temporal así como la actualización de los materiales desarrollados e impartidos en el curso.
- Para que sea aplicada y funcione en otros países y sectores, es necesaria la adecuada adaptación a las particularidades del país.

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

APLICACIÓN LÚDICO-EDUCATIVA "DERECHO A TRANSITAR" (Uruguay)

CALIFICACIÓN: 2,6



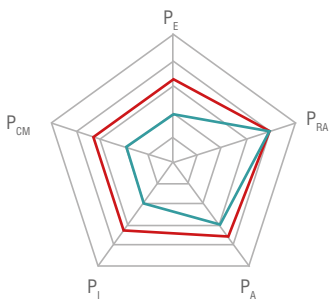
La iniciativa, por sí misma, no fortalece la estructura de seguridad vial del país, no tiene un impacto directo en la accidentalidad y está dirigida exclusivamente a escolares. A pesar de no encontrar dificultades para su implementación y tener un coste medio, obtuvo una puntuación inferior al promedio.

- Programa diseñado para la concientización en temas de seguridad vial de escolares de educación primaria.
- Los contenidos pueden ser replicados, convenientemente adaptados a las particularidades de cada país u otras franjas etarias, necesitando una inversión inicial media para la creación de la aplicación

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

JORNADAS INTERNACIONALES DE SEGURIDAD VIAL EN LAS EMPRESAS (Internacional)

CALIFICACIÓN: 2,5



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 desarrollan o países participantes, estando su alcance limitado a conductores profesionales.

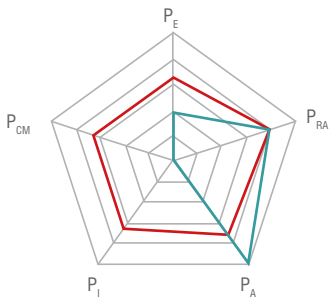
- Jornadas de carácter internacional dirigidas a los conductores profesionales.
- Fácilmente replicables en otros países adaptando convenientemente los contenidos.

Los costes para su puesta en marcha y mantenimiento son altos, existiendo barreras administrativas para su implementación. Es por ello que la calificación final obtenida la sitúan por debajo del promedio.

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

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

CALIFICACIÓN: 2,3



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

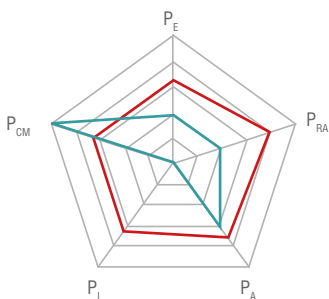
- Campaña de concientización diseñada específicamente para Ecuador.
- Las barreras legales y administrativas, junto con el muy elevado coste de puesta en marcha, dificultan la replicabilidad en otros países.

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. Es por ello que la calificación de estos aspectos la sitúan por debajo del promedio de las iniciativas evaluadas.

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

CAMPAÑA "JUNTOS PODEMOS SALVAR MILLONES DE VIDAS" (Paraguay)

CALIFICACIÓN: 2,2



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

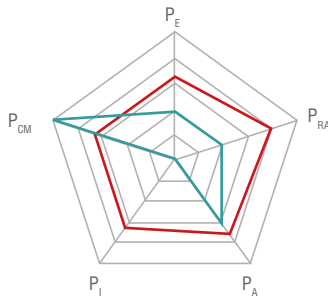
- Campaña financiada mediante capital privado que cuenta con el apoyo de las Naciones Unidas y de la FIA. Su bajo coste de inversión unido a la elevada tasa de impactos logrados, generan una alta rentabilidad social y proporcionan sostenibilidad en el tiempo.
- Iniciativa fácilmente replicable en otros países y empresas.

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, les permitió obtener una calificación inferior al promedio de las medidas analizadas.

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

PARQUE LÚDICO VIAL (Ecuador)

CALIFICACIÓN: 1,9



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 del parque y a las dificultades administrativas para su implementación, les permitió obtener una calificación inferior al promedio.

- Replica real del sistema vial donde se manifiesta cada componente de la movilidad con objeto de transmitir a los niños en una 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 adaptarla a las particularidades de la zona donde se vaya a construir.

P_E: 2P_{RA}: 2P_A: 3P_I: 0P_{CM}: 2

C: 1,9

ANEXO 2. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LAS EXPERIENCIAS DE ÉXITO ANALIZADAS EN EL CAMPO DEL FACTOR INSTITUCIONAL, LEGAL Y DE CONTROL

A continuación se presentan las experiencias de éxito analizadas en el campo del factor institucional, legal y de control, agrupadas en las cuatro categorías siguientes:

1. Experiencias relativas al factor institucional
2. Experiencias relativas al desarrollo normativo: legal
3. Experiencias relativas a planes y estrategias de seguridad vial
4. Otras experiencias del factor legal, institucional y de control, no recogidas en los epígrafes anteriores

Todas las medidas analizadas son experiencias de éxito independientemente de la calificación final obtenida. Así, aquellas medidas que han obtenido una puntuación inferior al promedio, no significa que sean malas, sino que están evidenciando posibles áreas de mejora, para aumentar las posibilidades de éxito en futuras implementaciones.

Las tablas siguientes recogen para cada una de las buenas prácticas analizadas, ordenadas en función del puntaje final obtenido, lo siguiente:

- El gráfico radar en el que se muestra de forma clara las distancias entre la puntuación obtenida en cada aspecto valorado y los valores promedio de las medidas analizadas en el campo del factor analizado. Siendo:

 PROMEDIO  MEDIDA

- Una breve descripción de los principales aspectos de las medidas, así como un resumen de la calificación obtenida en cada aspecto. Siendo:

P_E - fortalecimiento de la estructura de seguridad vial.

P_{RA} - reducción directa de la accidentalidad.

P_A - alcance de la medida.

P_I - dificultades para su implementación.

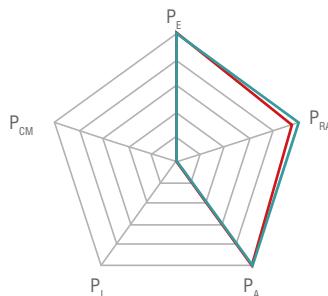
P_{CM} - coste de puesta en marcha y mantenimiento.

- Las principales características de replicabilidad son:

2.1. EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR INSTITUCIONAL

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL
[Argentina]

CALIFICACIÓN: 4,0



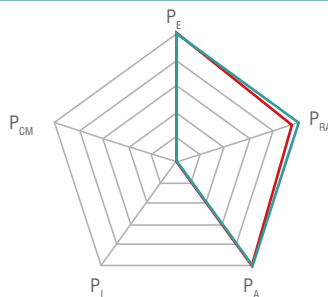
Se trata de una iniciativa que fortalece la estructura vial del país, con personalidad propia, capacidad de actuación y autosuficiencia económica y financiera, cuyo objetivo es la reducción directa de la accidentalidad.

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

$P_E: 5$ $P_{RA}: 5$ $P_A: 5$ $P_I: 0$ $P_{CM}: 0$ **C: 4,0**

COMISIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD DE
TRÁNSITO - CONASET [Chile]

CALIFICACIÓN: 4,0



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

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

$P_E: 5$ $P_{RA}: 5$ $P_A: 5$ $P_I: 0$ $P_{CM}: 0$ **C: 4,0**

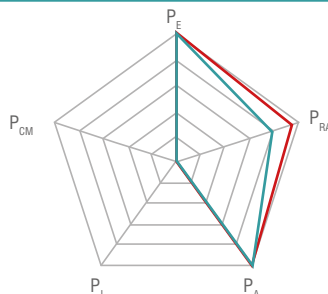
PROMEDIO

CALIFICACIÓN: 3,9

$P_E: 5$ $P_{RA}: 4,7$ $P_A: 5$ $P_I: 0$ $P_{CM}: 0$ **C: 3,9**

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL
[Colombia]

CALIFICACIÓN: 3,8



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

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

$P_E: 5$ $P_{RA}: 4$ $P_A: 5$ $P_I: 0$ $P_{CM}: 0$ **C: 3,8**

- Organismos de ámbito nacional cuyo objetivo es la mejora de la seguridad vial, reduciendo la tasa de accidentalidad del país.

- Su éxito radica en los siguientes aspectos:

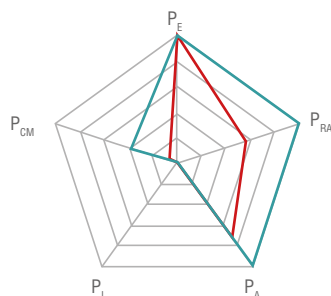
- Son entidades creadas por Ley, por lo que su existencia no queda condicionada a tendencias políticas ni cambios de gobierno.
- Cuentan con recursos propios, y con capacidad de actuación.

- La replicabilidad de estos organismos requiere una elevada inversión de puesta en marcha y mantenimiento, así como el desarrollo de un adecuado marco normativo.

2.2. EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR LEGAL

LEY DE TOLERANCIA O (Chile)

CALIFICACIÓN: 4,2



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

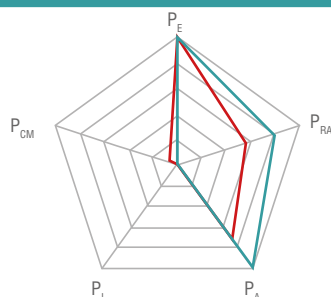
La dotación a los Carabineros de un mejor equipamiento para poder realizar actividades de control y fiscalización, aumentan el coste de puesta en marcha y mantenimiento de la iniciativa.

- Iniciativa fácilmente replicable en otros países. El éxito de la misma radica en la realización de campañas de concientización e información, así como en acciones de control y sanción.

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

LEY DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL (Paraguay)

CALIFICACIÓN: 3,8



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

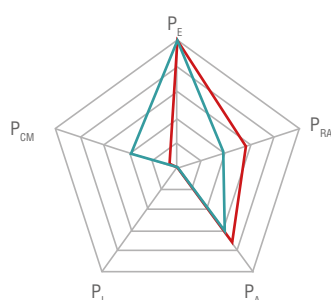
Los costes de puesta en marcha y mantenimiento, así como las dificultades para su implementación, disminuyen la calificación final obtenida por la medida.

- La legislación abarca las diversas necesidades en materia de tránsito existentes en el país.
- La replicabilidad de la medida es posible, convenientemente adaptada a las particularidades del tránsito del país en el que se vaya a aplicar.

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

PROPUESTA DE LEY PARA LA FORMACIÓN DE CONDUCTORES (Brasil)

CALIFICACIÓN: 3,4



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

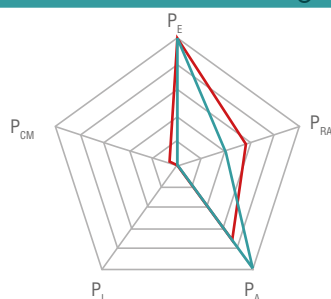
Las barreras legislativas y administrativas así como los costes de puesta en marcha y mantenimiento disminuyen la calificación obtenida en la valoración de esta experiencia.

- Desarrollo de una propuesta de Ley y directrices básicas para la regulación del proceso de formación y aprendizaje de los conductores brasileños.
- Es una iniciativa fácilmente replicable en otros países, adaptándola convenientemente.

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

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

CALIFICACIÓN: 3,4



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

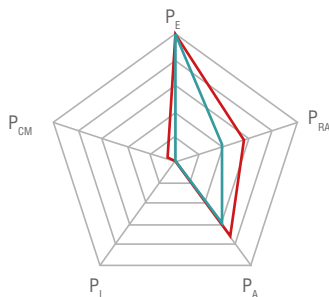
Los costes de puesta en marcha y mantenimientos, así como las dificultades para su implementación, disminuyen la calificación final obtenida por la medida.

- La legislación de tránsito abarca las diversas necesidades en materia de tránsito existentes en el país.
- La replicabilidad de la misma es posible, convenientemente adaptada a las particularidades del tránsito del país en el que se vaya a aplicar.

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

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

CALIFICACIÓN: 3,2



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

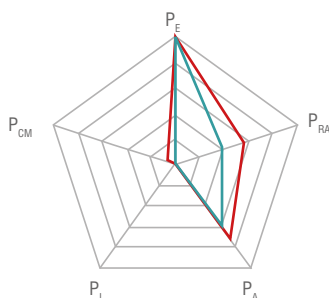
Los altos costos de puesta en marcha y las dificultades para su desarrollo e implementación penalizan la calificación final obtenida por la medida.

- Normativa desarrollada específicamente para la fiscalización de las actividades de motos de carga y mototaxi de Brasil.
- Iniciativa fácilmente replicable en otros países convenientemente adaptada a las particularidades de los mismos.

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

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

CALIFICACIÓN: 3,2



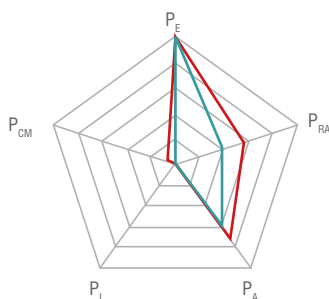
Marco normativo que establece la obligatoriedad de utilizar el cinturón de seguridad con el que cuentan los autobuses interurbanos de transporte público de pasajeros inscritos en el Registro de Transportes de Pasajeros. La existencia de una normativa no garantiza por sí misma su cumplimiento y una reducción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

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

- La influencia de los vehículos tanto en los accidentes como en la protección de sus ocupantes y otros usuarios de la vía, es clara, pudiendo incrementar o reducir el riesgo que se plantea en cada situación concreta. Cada vez son más los elementos de seguridad activa y pasiva existentes:

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

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



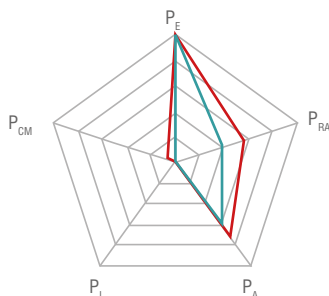
Desarrollo normativo cuyo objetivo es la protección de los niños involucrados en accidentes de tránsito. La existencia de una normativa no garantiza por sí misma su cumplimiento y una reducción directa de la accidentalidad.

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

- Seguridad activa: Comprende todos aquellos elementos mecánicos de los que dispone el vehículo y que tienen como objetivo evitar que se produzcan accidentes – frenos, neumáticos, retrovisores, ABS, etc.
- Seguridad pasiva: integrada por todos aquellos elementos que proporcionan protección física durante y después del accidente – cinturón de seguridad, reposacabezas, airbag, SRI, etc.

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

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



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

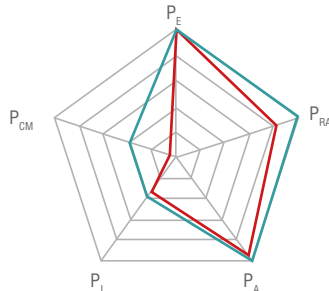
Los costes de puesta en marcha y mantenimientos, así como las dificultades para su implementación, disminuyen la calificación final obtenida por la medida.

- Las administraciones públicas se valen de la reglamentación y homologación para establecer exigencias de seguridad a los vehículos.
- Iniciativas fácilmente replicables en otros países convenientemente adaptadas a las particularidades de los mismos.

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

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

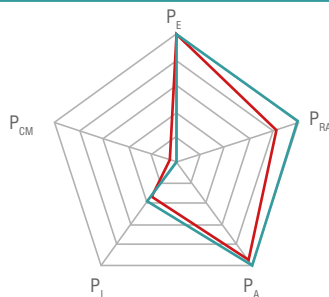
ESTRATEGIA "BELOW 240" (POR DEBAJO DE 240) [Jamaica] CALIFICACIÓN: 4,4



Estrategia multidisciplinar cuyo objetivo es reducir el número de 240 fallecidos en accidentes de tránsito al año. El éxito de la misma, radica en la combinación de acciones de concientización/educación vial y actividades de control policial.

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

PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2010 - 2014 [Argentina] CALIFICACIÓN: 4,2

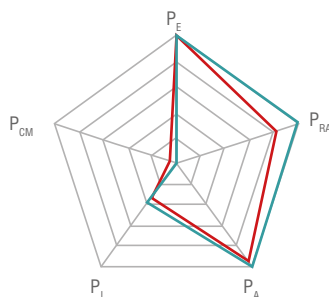


Estrategia integral a nivel nacional que involucra a toda la sociedad en la lucha contra los accidentes de tránsito, fortaleciendo la estructura de seguridad vial de Argentina.

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

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

PLAN INTEGRAL DE SEGURIDAD VIAL 2013-2016 [Belice] CALIFICACIÓN: 4,2

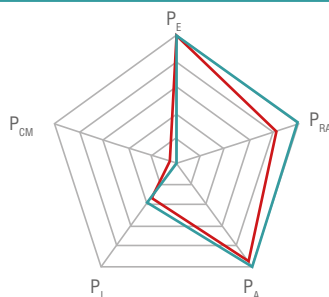


Plan de enfoque intersectorial cuyo objetivo es reducir las muertes y lesiones graves asociadas a los accidentes de tránsito, con el que se refuerza la estructura en seguridad vial de Belice.

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

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

PLAN DE ACCIÓN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL 2011-2014 [Chile] CALIFICACIÓN: 4,2



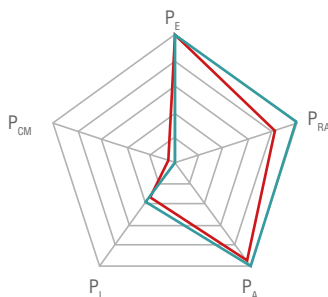
Plan de acción integral que comprende acciones y medidas coordinadas con la meta de reducir los fallecidos por accidentes de tránsito en un 20% para 2014.

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

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

- La seguridad vial es una materia compleja en la que entran en juego numerosos aspectos. Los avances en materia de seguridad vial se han producido durante las últimas décadas gracias a la capacidad de innovación de los países más avanzados, a la transmisión del conocimiento generado en el proceso de investigación e innovación, y a la decisión de muchos países de replicar las experiencias de éxito, adaptadas a su realidad nacional, provincial o municipal.
- Las estrategias y planes de seguridad vial, integran y alinean todas las actuaciones de la administración que tienen impacto en la mejora de la seguridad vial desde una perspectiva multidisciplinar. Además promueven e impulsan las actuaciones del resto de las administraciones públicas que tienen competencias en esta materia.
- La elaboración de Planes y Estrategias de Seguridad Vial se han ido estandarizando, gracias a la experiencia de numerosos países que los han llevado a cabo, añadiendo sus aportaciones, lo que conlleva a un enriquecimiento del proceso.
- Es esencial contar con un fuerte apoyo político para lograr unos objetivos ambiciosos. El nivel de interés y de presión por parte de la opinión pública, la viabilidad económica y política de las soluciones y las perspectivas de éxito demostrables, entre otros, determinan si la seguridad vial será tratada como una prioridad política.

PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2008-2013 (Paraguay) CALIFICACIÓN: 4,2

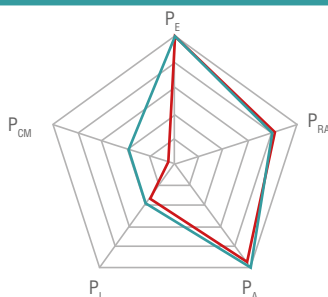


Plan de ámbito nacional, involucra a los poderes públicos y privados, el cual permite el desarrollo de las políticas adoptadas para la mejora de la seguridad vial fortaleciendo así la estructura en seguridad vial de Paraguay. En el periodo 2008 – 2012 los accidentes a 30 días en hechos de tránsito disminuyeron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

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

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

PLAN DE SEGURIDAD VIAL 2013 (Uruguay) CALIFICACIÓN: 4,2

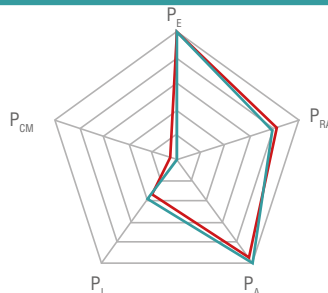


Plan de ámbito nacional que tiene como objetivo lograr una reducción del 10% de la siniestralidad vial respecto al año 2012.

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

$P_E: 5$ $P_{RA}: 4$ $P_A: 5$ $P_I: 2$ $P_{CM}: 2$ **C: 4,2**

ESTRATEGIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2010-2020 (Bahamas) CALIFICACIÓN: 4,0

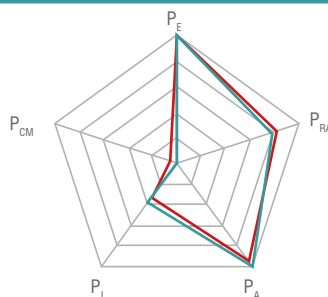


Estrategia integral a nivel nacional que involucra a toda la sociedad en la lucha contra los accidentes de tránsito, fortaleciendo la estructura de seguridad vial de Bahamas.

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

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

PLAN NACIONAL DE REDUCCIÓN DE ACCIDENTES Y SEGURIDAD VIAL PARA EL DECENIO 2010-2020 (Brasil) CALIFICACIÓN: 4,0



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

El elevado coste de puesta en marcha y mantenimiento de todas las acciones propuestas, unido

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

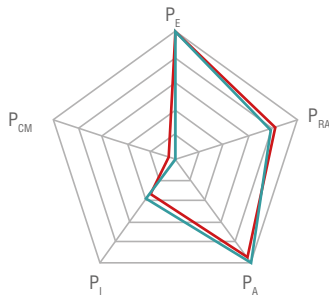
- La seguridad vial es una materia compleja en la que entran en juego numerosos aspectos. Los avances en materia de seguridad vial se han producido durante las últimas décadas gracias a la capacidad de innovación de los países más avanzados, a la transmisión del conocimiento generado en el proceso de investigación e innovación, y a la decisión de muchos países de replicar las experiencias de éxito, adaptadas a su realidad nacional, provincial o municipal.

- Las estrategias y planes de seguridad vial, integran y alinean todas las actuaciones de la administración que tienen impacto en la mejora de la seguridad vial desde una perspectiva multidisciplinar. Además promueven e impulsan las actuaciones del resto de las administraciones públicas que tienen competencias en esta materia.

- La elaboración de Planes y Estrategias de Seguridad Vial se han ido estandarizando, gracias a la experiencia de numerosos países que los han llevado a cabo, añadiendo sus aportaciones, lo que conlleva a un enriquecimiento del proceso.

- Es esencial contar con un fuerte apoyo político para lograr unos objetivos ambiciosos. El nivel de interés y de presión por parte de la opinión pública, la viabilidad económica y política de las soluciones y las perspectivas de éxito demostrables, entre otros, determinan si la seguridad vial será tratada como una prioridad política.

PLAN NACIONAL DEL DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2011- 2020 (Costa Rica) CALIFICACIÓN: 4,0

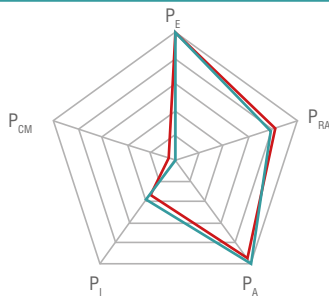


Plan multidisciplinar que involucra a los poderes públicos y privados y cuyo objetivo es reducir la mortalidad en accidentes de tránsito en un 16%, en el periodo de 10 años. Refuerza la estructura en seguridad vial del país.

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

- La seguridad vial es una materia compleja en la que entran en juego numerosos aspectos. Los avances en materia de seguridad vial se han producido durante las últimas décadas gracias a la capacidad de innovación de los países más avanzados, a la transmisión del conocimiento generado en el proceso de investigación e innovación, y a la decisión de muchos países de replicar las experiencias de éxito, adaptadas a su realidad nacional, provincial o municipal.

PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2013- 2020 (Ecuador) CALIFICACIÓN: 4,0

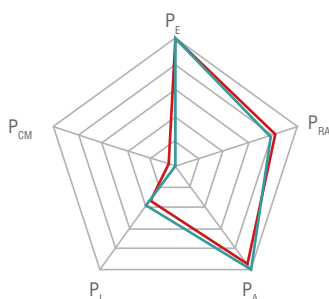


Estrategia multisectorial cuya meta es la disminución del 50% de las fatalidades de tránsito en el periodo 2013 – 2020.

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

- Las estrategias y planes de seguridad vial, integran y alinean todas las actuaciones de la administración que tienen impacto en la mejora de la seguridad vial desde una perspectiva multidisciplinar.

PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020 (El Salvador) CALIFICACIÓN: 4,0

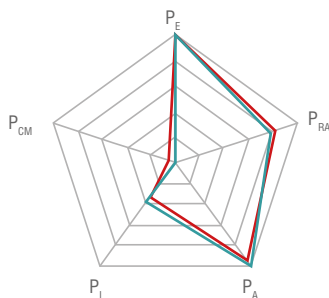


Plan multidisciplinar que involucra a los poderes públicos y privados y cuyo objetivo es reducir en un 40% el número de víctimas de accidentes de tránsito en el periodo de 10 años. Refuerza la estructura en seguridad vial del país.

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

- La elaboración de Planes y Estrategias de Seguridad Vial se han ido estandarizando, gracias a la experiencia de numerosos países que los han llevado a cabo, añadiendo sus aportaciones, lo que conlleva a un enriquecimiento del proceso.

PLAN NACIONAL DE ACCIÓN DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020 (Honduras) CALIFICACIÓN: 4,0

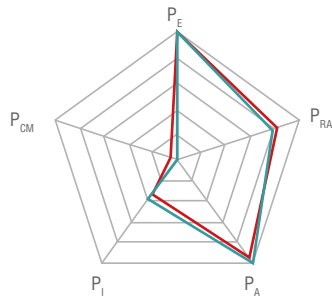


Plan de ámbito nacional que involucra a los poderes públicos y privados y que permite el desarrollo de las políticas adoptadas para la mejora de la seguridad vial fortaleciendo así la estructura en seguridad vial de Honduras.

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

- Es esencial contar con un fuerte apoyo político para lograr unos objetivos ambiciosos. El nivel de interés y de presión por parte de la opinión pública, la viabilidad económica y política de las soluciones y las perspectivas de éxito demostrables, entre otros, determinan si la seguridad vial será tratada como una prioridad política.

ESTRATEGIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020 [México] CALIFICACIÓN: 4,0

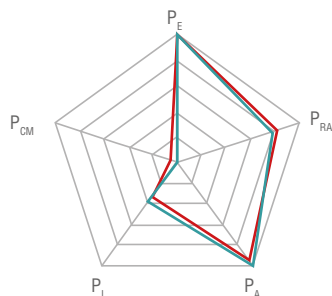


Estrategia multidisciplinar cuyo objetivo es reducir en un 50% el número de fallecidos de accidentes de tránsito en el periodo 2011-2020. Refuerza la estructura en seguridad vial del país.

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

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

ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2013-2018 [Nicaragua] CALIFICACIÓN: 4,0

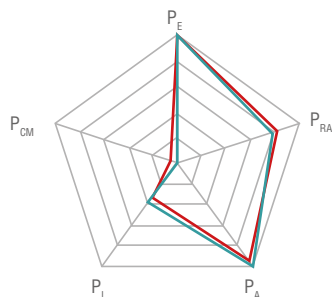


Estrategia estructurada en torno a los cinco pilares en los que se asienta la seguridad vial que tiene como objetivo lograr una reducción del número de víctimas mortales en accidentes de tránsito en un 20% respecto a los índices 2010.

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

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

PLAN NACIONAL PARA EL DECENIO DE ACCIÓN 2011-2020 [Panamá] CALIFICACIÓN: 4,0



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

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

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

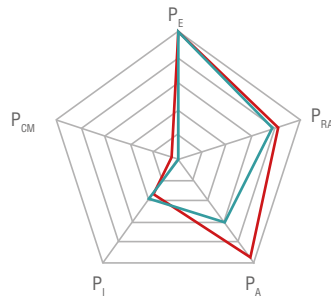
- La seguridad vial es una materia compleja en la que entran en juego numerosos aspectos. Los avances en materia de seguridad vial se han producido durante las últimas décadas gracias a la capacidad de innovación de los países más avanzados, a la transmisión del conocimiento generado en el proceso de investigación e innovación, y a la decisión de muchos países de replicar las experiencias de éxito, adaptadas a su realidad nacional, provincial o municipal.

- Las estrategias y planes de seguridad vial, integran y alinean todas las actuaciones de la administración que tienen impacto en la mejora de la seguridad vial desde una perspectiva multidisciplinar. Además promueven e impulsan las actuaciones del resto de las administraciones públicas que tienen competencias en esta materia.

- La elaboración de Planes y Estrategias de Seguridad Vial se han ido estandarizando, gracias a la experiencia de numerosos países que los han llevado a cabo, añadiendo sus aportaciones, lo que conlleva a un enriquecimiento del proceso.

- Es esencial contar con un fuerte apoyo político para lograr unos objetivos ambiciosos. El nivel de interés y de presión por parte de la opinión pública, la viabilidad económica y política de las soluciones y las perspectivas de éxito demostrables, entre otros, determinan si la seguridad vial será tratada como una prioridad política.

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL PARA MOTOVEHÍCULOS 2012 (Argentina) CALIFICACIÓN: 3,8

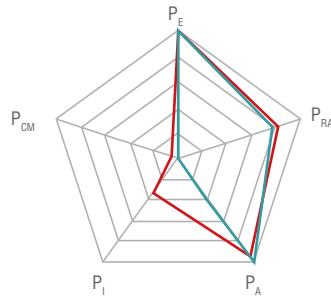


Marco estratégico que instrumenta acciones a nivel nacional dirigidas a la mejora de la seguridad vial de los usuarios de motocicletas.

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

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

PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2013-2017 (Bolivia) CALIFICACIÓN: 3,8

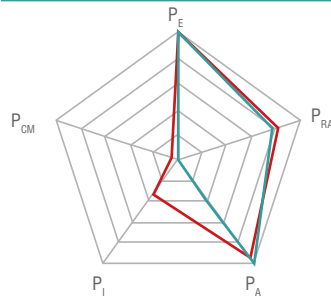


Estrategia integral a nivel nacional cuyo objetivo es la mejora de la seguridad vial disminuyendo la accidentalidad y fortaleciendo la estructura de seguridad vial de Bolivia.

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

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

PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2013- 2021 (Colombia) CALIFICACIÓN: 3,8

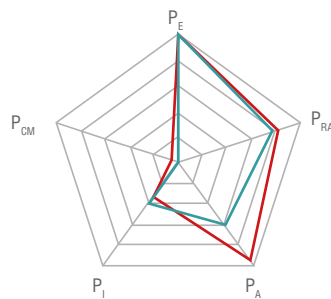


Plan enfocado a la mejora de la seguridad vial que involucra a los poderes públicos y privados.

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

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

PLAN NACIONAL DE MOTOCICLISTAS 2014 (Costa Rica) CALIFICACIÓN: 3,8



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

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

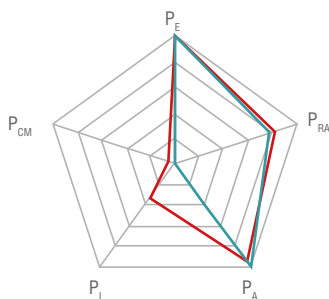
P_E: 5 P_{RA}: 4 P_A: 3 P_I: 2 P_{CM}: 0 C: 3,8

- La seguridad vial es una materia compleja en la que entran en juego numerosos aspectos. Los avances en materia de seguridad vial se han producido durante las últimas décadas gracias a la capacidad de innovación de los países más avanzados, a la transmisión del conocimiento generado en el proceso de investigación e innovación, y a la decisión de muchos países de replicar las experiencias de éxito, adaptadas a su realidad nacional, provincial o municipal.

- Las estrategias y planes de seguridad vial, integran y alinean todas las actuaciones de la administración que tienen impacto en la mejora de la seguridad vial desde una perspectiva multidisciplinar. Además promueven e impulsan las actuaciones del resto de las administraciones públicas que tienen competencias en esta materia.

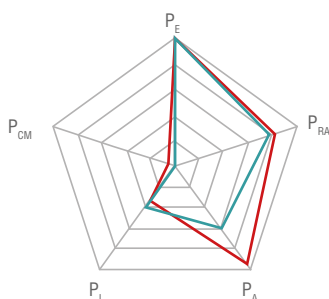
- La elaboración de Planes y Estrategias de Seguridad Vial se han ido estandarizando, gracias a la experiencia de numerosos países que los han llevado a cabo, añadiendo sus aportaciones, lo que conlleva a un enriquecimiento del proceso.

- Es esencial contar con un fuerte apoyo político para lograr unos objetivos ambiciosos. El nivel de interés y de presión por parte de la opinión pública, la viabilidad económica y política de las soluciones y las perspectivas de éxito demostrables, entre otros, determinan si la seguridad vial será tratada como una prioridad política.

ESTRATEGIA NACIONAL EN SEGURIDAD VIAL 2013-2020 (Guyana)
CALIFICACIÓN: 3,8


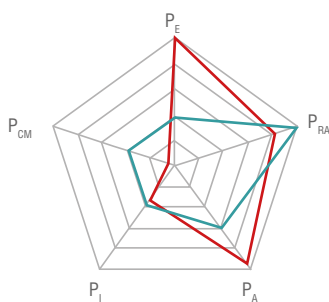
Estrategia multidisciplinar que permite fijar las bases políticas para el desarrollo de acciones en los cinco pilares, sobre los que se asienta la seguridad vial.

Contempla, por tanto, acciones en el factor humano, legal, institucional, vehículo y atención postaccidente. Por lo que el coste de puesta en marcha y mantenimiento de la estrategia, así como las barreras administrativas y legales existentes son muy elevadas.

P_E: 5 P_{RA}: 4 P_A: 5 P_I: 0 P_{CM}: 0 C: 3,8
PLAN NACIONAL PARA LA REGULACIÓN DE MOTOCICLISTAS (República Dominicana)
CALIFICACIÓN: 3,8


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

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

P_E: 5 P_{RA}: 4 P_A: 3 P_I: 2 P_{CM}: 0 C: 3,8
PLAN DE SANEAMIENTO VIAL (Argentina)
CALIFICACIÓN: 2,7


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

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

P_E: 2 P_{RA}: 5 P_A: 3 P_I: 2 P_{CM}: 2 C: 2,7

- La seguridad vial es una materia compleja en la que entran en juego numerosos aspectos. Los avances en materia de seguridad vial se han producido durante las últimas décadas gracias a la capacidad de innovación de los países más avanzados, a la transmisión del conocimiento generado en el proceso de investigación e innovación, y a la decisión de muchos países de replicar las experiencias de éxito, adaptadas a su realidad nacional, provincial o municipal.

- Las estrategias y planes de seguridad vial, integran y alinean todas las actuaciones de la administración que tienen impacto en la mejora de la seguridad vial desde una perspectiva multidisciplinar. Además promueven e impulsan las actuaciones del resto de las administraciones públicas que tienen competencias en esta materia.

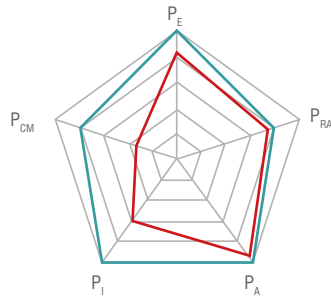
- La elaboración de Planes y Estrategias de Seguridad Vial se han ido estandarizando, gracias a la experiencia de numerosos países que los han llevado a cabo, añadiendo sus aportaciones, lo que conlleva a un enriquecimiento del proceso.

- Es esencial contar con un fuerte apoyo político para lograr unos objetivos ambiciosos. El nivel de interés y de presión por parte de la opinión pública, la viabilidad económica y política de las soluciones y las perspectivas de éxito demostrables, entre otros, determinan si la seguridad vial será tratada como una prioridad política.

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

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

CALIFICACIÓN: 4,7



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

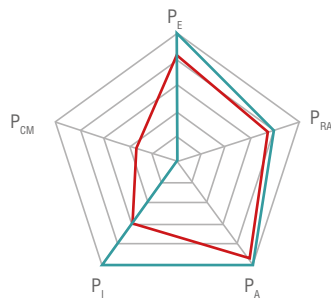
Al ser una medida legislativa no encuentra barreras legales para su implementación, siendo el coste de puesta en marcha de la misma medio.

- Iniciativa específicamente desarrollada para las características nacionales de Chile. Convenientemente adaptada es posible su replicabilidad en otros países.

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

MDBs – MULTILATERAL DEVELOPMENT BANKS' ROADS SAFETY (Internacional)

CALIFICACIÓN: 4,3



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

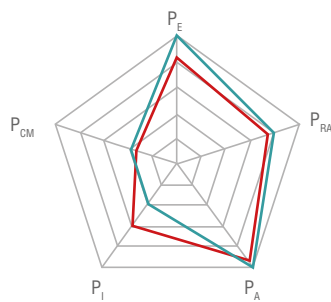
Se establecen líneas de acción específicas para cada entidad participante con el fin de alcanzar los objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.

- Iniciativa promovida por instituciones de carácter internacional, que busca fomentar la cultura vial, con el fin de alcanzar conjuntamente los objetivos del programa del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020.

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

SIMULADOR DE CONDUCCIÓN (Brasil)

CALIFICACIÓN: 4,2



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

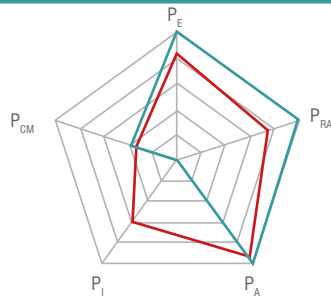
El alto coste de puesta en marcha y mantenimiento de la medida disminuye la calificación final obtenida.

- Los simuladores en sí mismos, no son replicables, siendo el coste de adquisición de los mismos muy elevados.
- El software utilizado por los simuladores es replicable, convenientemente adaptado a las particularidades del país.

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

FONDO DE PREVENCIÓN VIAL (Colombia)

CALIFICACIÓN: 4,2



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

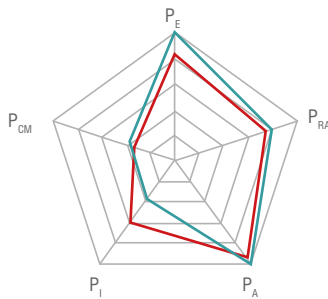
El éxito de la medida radica en la colaboración entre los diferentes actores en aras de la mejora de la seguridad vial.

- Fondo destinado tanto a la realización de actividades de mejora de la seguridad vial como a la atención de las víctimas de accidentes de tránsito.
- La replicabilidad del Fondo requiere un desarrollo normativo y acciones de divulgación.

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

NORMA-ISO 39001 (Internacional)

CALIFICACIÓN: 4,2



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

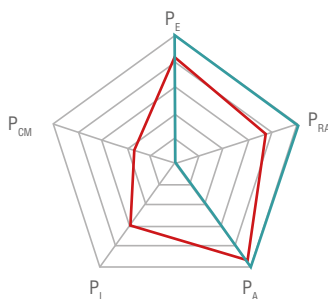
La calificación obtenida se encuentra por encima del valor promedio de esta tipo de medidas en todos los factores evaluados.

- Normativa de carácter internacional que suministra una herramienta a las organizaciones para la gestión de la seguridad vial.

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

IMESEVI: INICIATIVA MEXICANA DE SEGURIDAD VIAL (México)

CALIFICACIÓN: 4,0



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

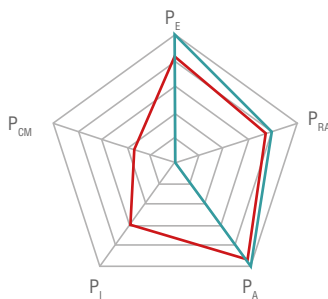
El elevado coste de puesta en marcha, las barreras legales y administrativas penalizan la calificación obtenida en estos aspectos respecto la valoración promedio obtenida por las iniciativas analizadas.

- IMESEVI se ha configurado como un modelo integral de intervención en materia de Seguridad Vial, que toma en cuenta las características propias de cada una de las ciudades intervenidas.
- El objetivo de IMESEVI es ser un modelo efectivo y con capacidad de réplica, teniendo en cuenta las características de las ciudades en las que se aplique.

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

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

CALIFICACIÓN: 3,8



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

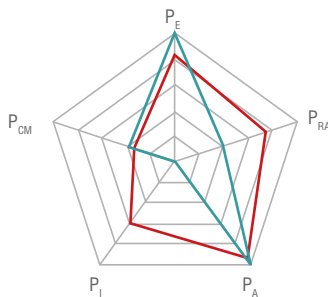
El muy alto costo de puesta en marcha y mantenimiento del sistema, unido a las barreras tanto legales como administrativas existentes, disminuyen la calificación final de la iniciativa.

- El desarrollo de la aplicación informática necesaria para la gestión de datos, es fácilmente replicable.
- La replicabilidad del sistema requiere solventar posibles problemas legislativos y administrativos.

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

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

CALIFICACIÓN: 3,6



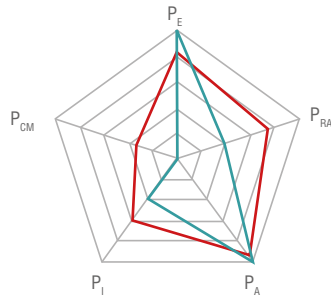
FONAT fortalece la estructura de seguridad vial de El Salvador mediante la creación de un sistema de financiación independiente para la atención de las víctimas de accidentes de tránsito.

- Fondos destinados tanto a la realización de actividades de mejora de la seguridad vial como a la atención de las víctimas de accidentes de tránsito.
- La replicabilidad del Fondo requiere un desarrollo normativo así como acciones de divulgación.

P_E: 5 P_{RA}: 2 P_A: 5 P_I: 0 P_{CM}: 2 C: 3,6

OBSERVATORIO IBEROAMERICANO DE SEGURIDAD VIAL (Internacional)

CALIFICACIÓN: 3,6



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

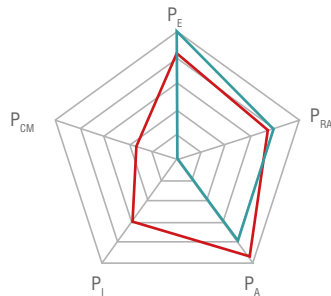
El coste de creación y puesta en marcha del observatorio, así como su mantenimiento ha sido estimado como muy elevado.

- Instrumento de cooperación entre países iberoamericanos que tiene como objetivo coordinar estrategias e iniciativas de seguridad vial a nivel regional a partir de la generación de información oportuna, objetiva y confiable.
- La replicabilidad de la iniciativa requiere una fuerte inversión de puesta en marcha.

$P_E: 5$ $P_{RA}: 2$ $P_A: 5$ $P_I: 2$ $P_{CM}: 0$ **C: 3,6**

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

CALIFICACIÓN: 3,6



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

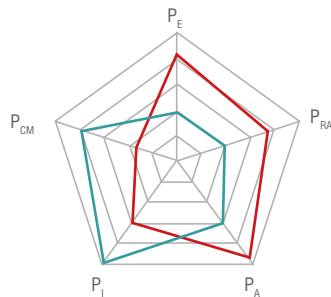
La instalación y gestión tanto de las cámaras que detectan las infracciones como de la información recogida, elevan el coste de puesta en marcha de la medida así como las dificultades legales y administrativas, lo que impacta en la calificación final obtenida por esta iniciativa en su valoración.

- Iniciativa fácilmente replicable, convenientemente adaptada a las particularidades administrativas y legales del país. La implementación de un sistema de control automatizado de velocidad ha demostrado su eficacia en países como Francia y España.

$P_E: 5$ $P_{RA}: 4$ $P_A: 3$ $P_I: 0$ $P_{CM}: 0$ **C: 3,6**

MANUAL CENTROAMERICANO DE SEGURIDAD VIAL (Internacional)

CALIFICACIÓN: 2,6



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

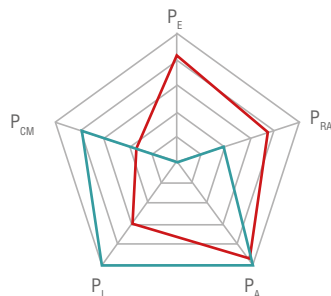
Coste medio de puesta en marcha y mantenimiento, no existen barreras legales ni administrativas para su desarrollo, lo que sitúa la valoración de estos aspectos por encima de los valores promedio de las iniciativas evaluadas.

- Iniciativa de carácter internacional que fomenta la cooperación entre países y que tiene como objetivo armonizar y fortalecer los aspectos normativos que regulan la materia de seguridad vial.
- Manual fácilmente replicable convenientemente adaptado a las particularidades del país.

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

PREMIOS ROMBO AMARILLO (México)

CALIFICACIÓN: 1,8



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

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

- Modelo fácilmente replicable en otros países.

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

ANEXO 3. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LAS EXPERIENCIAS DE ÉXITO ANALIZADAS EN EL CAMPO DEL FACTOR VEHÍCULO

A continuación, se presentan las experiencias de éxito analizadas en el campo del factor vehículo ordenadas en función del puntaje final obtenido, resaltando una breve descripción de las mismas y las características de replicabilidad de cada una de ellas.

Todas las medidas analizadas son experiencias de éxito independientemente de la calificación final obtenida. Así, aquellas medidas que han obtenido una puntuación inferior al promedio, no significa que sean malas, sino que están evidenciando posibles áreas de mejoramiento para aumentar las posibilidades de éxito en futuras implementaciones.

La tabla recoge para cada una de las buenas prácticas analizadas:

 PROMEDIO  MEDIDA

- El gráfico radar en el que se muestra de forma clara las distancias entre la puntuación obtenida en cada aspecto valorado y los valores promedio de las medidas analizadas en el campo del factor vehículo. Siendo:
- Una breve descripción de los principales aspectos de las medidas, así como un resumen de la calificación obtenida en cada aspecto. Siendo:

P_E - fortalecimiento de la estructura de seguridad vial.

P_{RA} - reducción directa de la accidentalidad.

P_A - alcance de la medida.

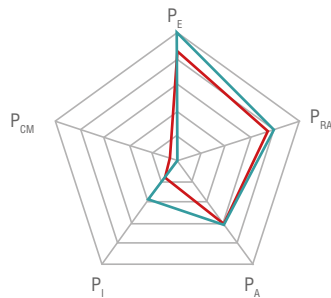
P_I - dificultades para su implementación.

P_{CM} - coste de puesta en marcha y mantenimiento.

- Las principales característica de replicabilidad son:

LATIN NCAP (Internacional)

CALIFICACIÓN: 3,8



La aplicación de Latín NCAP es una recomendación del Plan Global de la década de Acción por la Seguridad Vial de las Naciones Unidas para la mejora de la seguridad vehicular, lo que se espera que tenga un impacto directo en la reducción de la accidentalidad y contribuya al fortalecimiento de la estructura de seguridad vial del país en el que se aplique.

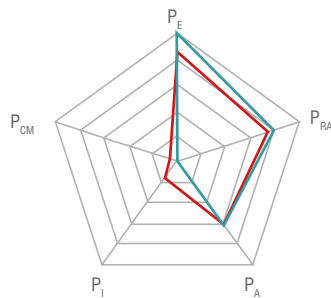
El coste de puesta en marcha y mantenimiento tanto de las infraestructuras requeridas para el desarrollo de los ensayos, como los ensayos en sí mismos, sitúan este aspecto por debajo del promedio de este tipo de iniciativas.

- Iniciativa de alcance mundial recomendada en el Plan Global de la Década de Acción por la Seguridad Vial de las Naciones Unidas.
- Su éxito radica en la alianza entre los diferentes sectores públicos y privados para la mejora de la seguridad vial de los vehículos que se comercializan en la Región.

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

REGULACIÓN APLICABLE A LOS VEHÍCULOS NUEVOS (Argentina)

CALIFICACIÓN: 3,6



La ley de tránsito y seguridad vial establece un cronograma de instrumentación de medidas de seguridad para autos, motos y ciclomotores. La iniciativa fortalece la estructura vial del país, con la que se espera lograr una reducción directa de la accidentalidad.

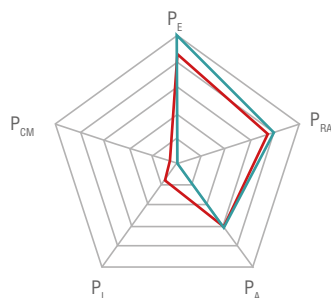
Los altos costos de implementación, puesta en marcha y mantenimiento penalizan la calificación final obtenida, situando estos aspectos por debajo de los valores promedio de las medidas del factor vehículo analizadas.

- Iniciativa legislativa específicamente diseñada para las particularidades de Argentina.
- Para que sea aplicada y funcione en otros países, es necesario la adecuada adaptación a las particularidades de la industria y marco legal del país.

P_E: 5 P_{RA}: 4 P_A: 3 P_I: 0 P_{CM}: 0 C: 3,6

SISTEMA DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR (Chile)zz

CALIFICACIÓN: 3,6



Con la aplicación del sistema de inspección técnica vehicular se fortalece la estructura vial de Chile y se logra un impacto directo en la accidentalidad al garantizar el correcto estado técnico del parque de vehículos que circula por el país.

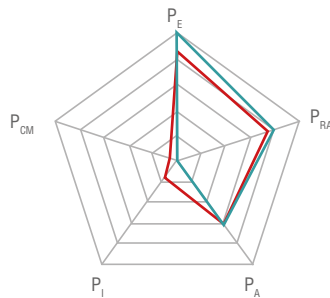
El elevado coste de la puesta en funcionamiento, mantenimiento de las plantas revisoras unido a las trabas legales y administrativas, disminuye la calificación final de esta iniciativa.

- La implementación del sistema de Inspección/revisión técnica vehicular, requiere un adecuado desarrollo normativo por el que se regule el procedimiento y la obligación a los propietarios de vehículos de realizar una revisión técnica de los mismos, según las pautas establecidas.
- Así mismo, es necesaria la creación de plantas de inspección autorizadas.
- La iniciativa, convenientemente adaptada a las particularidades de cada país, ha demostrado su eficacia siempre que se encuentre acompañada por actividades de vigilancia y control asociado a sanciones.

P_E: 5 P_{RA}: 4 P_A: 3 P_I: 0 P_{CM}: 0 C: 3,6

REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR [Costa Rica]

CALIFICACIÓN: 3,6



La revisión técnica vehicular se instauró en Costa Rica en el año 2002. Con ella se busca verificar que los vehículos reúnan las condiciones técnicas necesarias para garantizar la seguridad de circulación, por lo que es esperable una reducción directa de la accidentalidad.

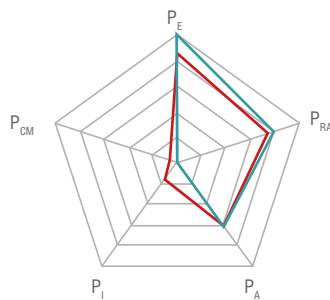
Las dificultades para la implementación de la medida, así como el coste de puesta en marcha y mantenimiento la sitúan por debajo del promedio en la calificación de estos aspectos.

- La implementación del sistema de Inspección/revisión técnica vehicular, requiere un adecuado desarrollo normativo por el que se regule el procedimiento y la obligación a los propietarios de vehículos de realizar una revisión técnica de los mismos, según las pautas establecidas.
- Así mismo, es necesaria la creación de plantas de inspección autorizadas.
- La iniciativa, convenientemente adaptada a las particularidades de cada país, ha demostrado su eficacia siempre que se encuentre acompañada por actividades de vigilancia y control asociado a sanciones.

P_E: 5 P_{RA}: 4 P_A: 3 P_I: 0 P_{CM}: 0 C: 3,6

SISTEMA DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR [Ecuador]

CALIFICACIÓN: 3,6



En el año 2013 se implementó el sistema nacional de Revisión Técnica Vehicular con el que se fortalece la estructura vial de Ecuador y se espera lograr una reducción directa de la accidentalidad al garantizar la idoneidad técnica de los vehículos que circulan por sus carreteras.

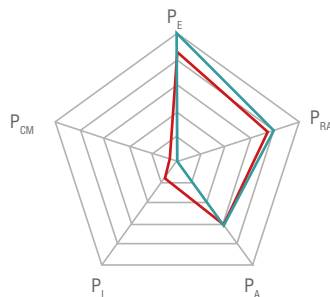
La calificación final relativa al coste de puesta marcha y mantenimiento, así como las barreras legales y administrativas existentes para su puesta en funcionamiento, la sitúan por debajo del promedio para estos aspectos.

- La implementación del sistema de Inspección/revisión técnica vehicular, requiere un adecuado desarrollo normativo por el que se regule el procedimiento y la obligación a los propietarios de vehículos de realizar una revisión técnica de los mismos, según las pautas establecidas.
- Así mismo, es necesaria la creación de plantas de inspección autorizadas.
- La iniciativa, convenientemente adaptada a las particularidades de cada país, ha demostrado su eficacia, siempre que se encuentre acompañada por actividades de vigilancia y control asociado a sanciones.

P_E: 5 P_{RA}: 4 P_A: 3 P_I: 0 P_{CM}: 0 C: 3,6

SISTEMA NACIONAL DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR [Perú]

CALIFICACIÓN: 3,6



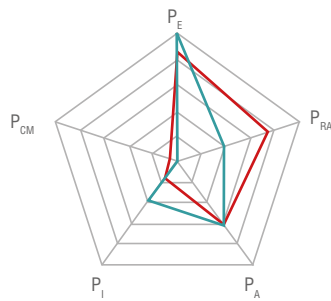
La implementación de un programa nacional de revisión técnica vehicular en Perú, ha requerido un largo proceso legislativo iniciado en el año 2007, como también la puesta en funcionamiento de numerosos centros de Inspección Técnica Vehicular distribuidos por todo el país.

- La implementación del sistema de Inspección/revisión técnica vehicular, requiere un adecuado desarrollo normativo por el que se regule el procedimiento y la obligación a los propietarios de vehículos de realizar una revisión técnica de los mismos, según las pautas establecidas.
- Así mismo, es necesaria la creación de plantas de inspección autorizadas.
- La iniciativa, convenientemente adaptada a las particularidades de cada país, ha demostrado su eficacia siempre que se encuentre acompañada por actividades de vigilancia y control asociado a sanciones.

P_E: 5 P_{RA}: 4 P_A: 3 P_I: 0 P_{CM}: 0 C: 3,6

CESVI: CENTRO DE EXPERIMENTACIÓN DE SEGURIDAD VIAL (Internacional)

CALIFICACIÓN: 3,4



Los Centros de Experimentación de Seguridad Vial fortalecen la estructura vial del país contribuyendo mediante sus actividades de investigación a la mejora de la seguridad vial, aunque no conllevan una reducción clara y directa de la accidentalidad.

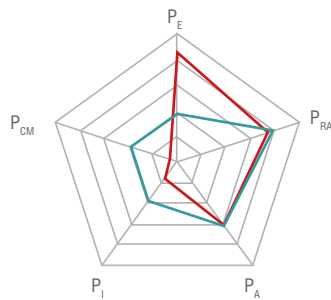
El elevado coste de puesta en marcha y mantenimiento de los Centros hacen que en éste aspecto se sitúe por debajo de la calificación promedio.

- Iniciativa de alcance internacional que ha demostrado su eficacia en diferentes países.
- Su replicabilidad requiere un costo elevado, siendo esta una iniciativa de carácter privado.

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

PLAN MOTOCICLISTAS MÁS SEGUROS (Uruguay)

CALIFICACIÓN: 2,5



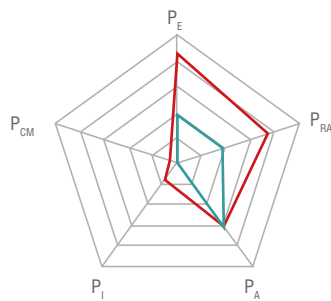
La calificación obtenida por esta iniciativa se encuentra por encima de los valores promedio en todos los aspectos, salvo en el fortalecimiento de la estructura de seguridad vial del país. Con este Plan no se contribuye claramente al fortalecimiento de la misma, aunque sí se espera lograr una reducción directa de la accidentalidad.

- Iniciativa nacional descentralizada, de limitado alcance en la que se implican instituciones públicas y privadas, sobre la que no existen indicadores acerca de su efectividad.
- Su replicabilidad en otros países es sencilla, no siendo requerido un desarrollo normativo específico.

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

SISTEMA NACIONAL DE IDENTIFICACIÓN AUTOMÁTICA DE VEHÍCULOS – SINIAV (Brasil)

CALIFICACIÓN: 2,5



SINIAV proporciona información clave sobre la accidentalidad permitiendo la priorización de las actuaciones y la distribución de los recursos para la mejora de la seguridad vial.

El sistema no tiene, por sí mismo, un impacto directo en la reducción de la accidentalidad, lo que unido al elevado coste tanto de instalación del chip en los vehículos como de la preparación de la infraestructura para la recopilación de datos, hace que la calificación haya obtenido una puntuación inferior al promedio de las medidas analizadas.

- La implementación del sistema requiere un desarrollo normativo y tecnológico para la adaptación del parque de vehículos, la infraestructura y el desarrollo de un sistema de tratamiento de la información.
- Para que sea replicada en otros países es necesario, además del desarrollo tecnológico, un adecuado marco normativo.

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

ANEXO 4. PRINCIPALES CARACTERÍSTICAS DE LAS EXPERIENCIAS DE ÉXITO ANALIZADAS EN EL CAMPO DEL FACTOR INFRAESTRUCTURA

A continuación, se presentan las experiencias de éxito analizadas en el campo del factor infraestructura ordenadas en función del puntaje final obtenido, resaltando una breve descripción de las mismas así como las características de replicabilidad de cada una de ellas.

Todas las medidas analizadas son experiencias de éxito independientemente de la calificación final obtenida. Así, aquellas medidas que han obtenido una puntuación inferior al promedio, no significa que sean malas, sino que están evidenciando posibles áreas de mejoramiento para aumentar las posibilidades de éxito en futuras implementaciones.

La tabla recoge para cada una de las buenas prácticas analizadas:

- El gráfico radar en el que se muestra de forma clara las distancias entre la puntuación obtenida en cada aspecto valorado y los valores promedio de las medidas analizadas en el campo del factor infraestructura. Siendo:

 PROMEDIO  MEDIDA

- Una breve descripción de los principales aspectos de las medidas, así como un resumen de la calificación obtenida en cada aspecto. Siendo:

P_E Fortalecimiento de la estructura de seguridad vial.

P_{RA} Reducción directa de la accidentalidad.

P_A Alcance de la medida.

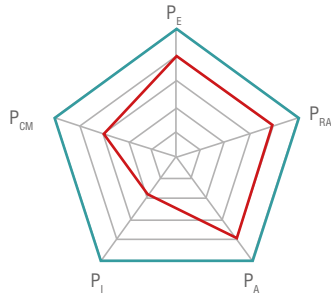
P_I Dificultades para su implementación.

P_{CM} Coste de puesta en marcha y mantenimiento.

- Las principales características de replicabilidad son:

MANUAL SCV: GUÍA PARA EL ANÁLISIS Y DISEÑO DE SEGURIDAD VIAL DE MÁRGENES DE CARRETERAS (Costa Rica)

CALIFICACIÓN: 5,0



Iniciativa que ha obtenido la máxima calificación en todos los aspectos valorados en el análisis realizado:

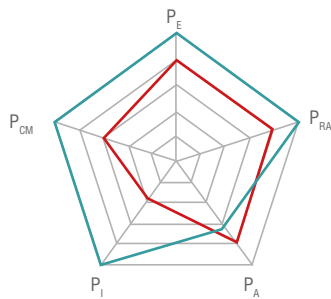
- Fortalece de forma clara la estructura vial del país.
- Logra una reducción directa de la accidentalidad.
- Está dirigida a la sociedad en general.
- No existen barreras legales ni administrativas para su implementación, los costes de puesta en marcha y mantenimiento son bajos.

- Manual desarrollado específicamente para Costa Rica, a partir de las experiencias nacionales e internacionales que mejor se adaptan a las particularidades del país, cuya aplicación es obligatoria.
- La iniciativa contempla la realización de programas de capacitación de los técnicos encargados de su puesta en marcha.
- Para que sea replicada y aplicada en otro país es necesaria la adecuada adaptación del manual a las particularidades del país, así como el establecimiento de un marco legal que establezca la obligatoriedad de su aplicación.

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

POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL EN ESCUELAS RURALES (Chile)

CALIFICACIÓN: 4,8



Al igual que en el caso del programa “Camino escolar seguro” (Argentina), se trata de una iniciativa con la que se fortalece la estructura vial del país mediante la concientización vial y la mejora de la accesibilidad, seguridad y tránsito en la zona escolar objetivo.

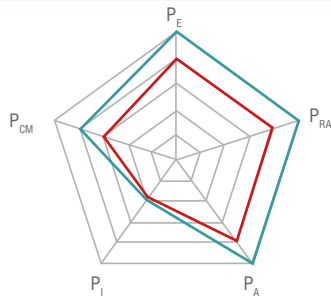
El programa se ha convertido en una política de aplicación obligada en todos los proyectos de pavimentación del Ministerio de Obras Públicas en zonas rurales, lo que elimina las barreras legales y administrativas para su implementación.

- Iniciativa de ámbito nacional que busca la mejora de la seguridad vial en los accesos a las escuelas situadas en el ámbito rural. Para su operación es necesario establecer un convenio de administración y operación entre la Dirección de Vialidad y el colegio beneficiado.
- Su replicabilidad en otras zonas y países es sencilla, siendo el coste de puesta en marcha y mantenimiento bajo.

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

AUDITORÍAS DE SEGURIDAD VIAL (Chile)

CALIFICACIÓN: 4,6



Las auditorías de seguridad vial fortalecen de forma clara la estructura vial del país, logrando una directa reducción de la accidentalidad.

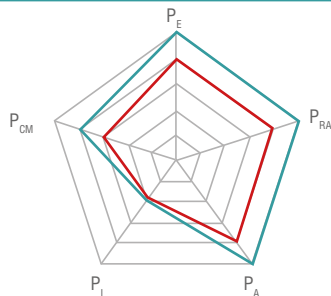
Se trata de una iniciativa dirigida a toda la sociedad con unos costes de puesta en marcha y mantenimiento medios.

- La realización de auditorías de seguridad vial, convenientemente adaptadas a las particularidades del país en el que se aplican, han demostrado su eficacia, habiéndose estimado una relación beneficio-costo de las mismas de 15:1 y 20:1 (Escocia y Nueva Zelanda).
- Son fácilmente replicables, el éxito de la mismas radica en:

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

AUDITORÍAS DE SEGURIDAD VIAL (Costa Rica)

CALIFICACIÓN: 4,6



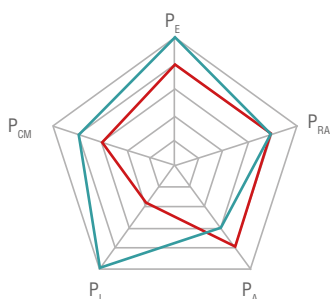
Las auditorías de seguridad vial fortalecen de forma clara la estructura vial del país, logrando una directa reducción de la accidentalidad.

Se trata de una iniciativa dirigida a toda la sociedad con unos costes de puesta en marcha y mantenimiento medios.

- La existencia de un marco legal que obligue al cumplimiento de la realización de auditorías e inspecciones de seguridad vial.
- Desarrollo de cursos de capacitación de auditores.
- Disponer de un Manual/ Guía para la realización de auditorías e inspecciones de seguridad vial.

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

AUDITORÍAS DE SEGURIDAD VIAL Y FORMACIÓN DE AUDITORES (Internacional) CALIFICACIÓN: 4,5

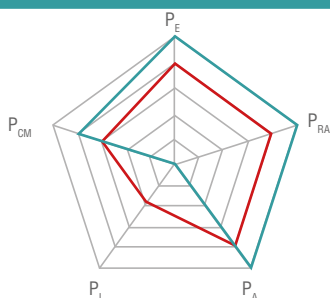


Con las auditorías de seguridad vial, CAF busca la mejora de la seguridad de las carreteras, identificando posibles peligros y definiendo soluciones. Las auditorías fortalecen de forma clara la estructura vial del país, logrando una directa reducción de la accidentalidad. CAF establece la obligatoriedad de realizar auditorías en los proyectos de vialidad que financia, eliminando de esta forma las posibles barreras legales y administrativas existentes.

Se trata de una iniciativa dirigida a un grupo concreto de proyectos y por tanto de usuarios, con unos costes de puesta en marcha y mantenimiento medios.

$P_E: 5$ $P_{RA}: 4$ $P_A: 3$ $P_I: 5$ $P_{CM}: 4$ **C: 4,5**

AUDITORÍAS DE SEGURIDAD VIAL (Argentina) CALIFICACIÓN: 4,4

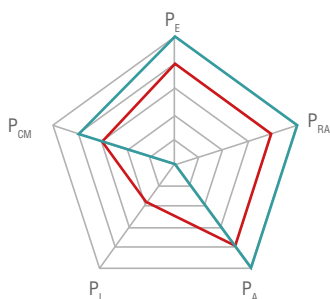


Se trata de una iniciativa que fortalece la estructura vial del país y con la que se espera lograr una reducción directa de la accidentalidad.

Los altos costos de implementación penalizan la calificación final obtenida, situándose este aspecto por debajo del valor promedio de las medidas de factor infraestructura analizadas.

$P_E: 5$ $P_{RA}: 5$ $P_A: 5$ $P_I: 0$ $P_{CM}: 4$ **C: 4,4**

AUDITORÍAS DE SEGURIDAD VIAL (Colombia) CALIFICACIÓN: 4,4



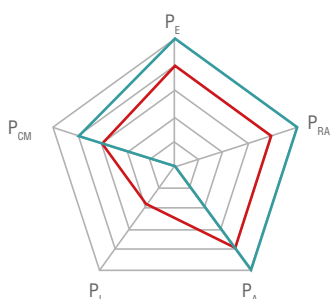
Las auditorías de seguridad vial, fortalecen de forma clara la estructura vial del país, logrando una directa reducción de la accidentalidad.

Se trata de una iniciativa dirigida a toda la sociedad con unos costes de puesta en marcha y mantenimiento medios.

Al no existir un marco legal que establezca la obligatoriedad de la realización de auditorías e inspecciones de seguridad vial, las dificultades para su implementación son muy elevadas.

$P_E: 5$ $P_{RA}: 5$ $P_A: 5$ $P_I: 0$ $P_{CM}: 4$ **C: 4,4**

AUDITORÍAS DE SEGURIDAD VIAL (México) CALIFICACIÓN: 4,4



Las auditorías de seguridad vial fortalecen de forma clara la estructura vial del país, logrando una directa reducción de la accidentalidad.

Se trata de una iniciativa dirigida a toda la sociedad con unos costes de puesta en marcha y mantenimiento medios.

Al no existir un marco legal que establezca la obligatoriedad de la realización de auditorías e inspecciones de seguridad vial, las dificultades para su implementación son muy elevadas.

$P_E: 5$ $P_{RA}: 5$ $P_A: 5$ $P_I: 0$ $P_{CM}: 4$ **C: 4,4**

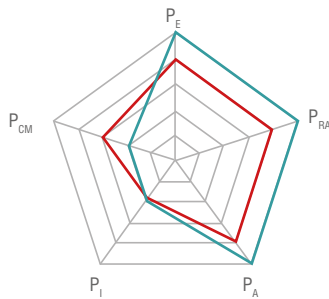
La realización de auditorías de seguridad vial, convenientemente adaptadas a las particularidades del país en el que se aplican, han demostrado su eficacia, habiéndose estimado una relación beneficio-coste de las mismas de 15:1 y 20:1 (Escocia y Nueva Zelanda).

Son fácilmente replicables, el éxito de la mismas radica en:

- La existencia de un marco legal que obligue al cumplimiento de la realización de auditorías e inspecciones de seguridad vial.
- Desarrollo de cursos de capacitación de auditores.
- Disponer de un Manual/ Guía para la realización de auditorías e inspecciones de seguridad vial.

MANUAL PARA EL TRATAMIENTO DE PUNTOS NEGROS CON MEDIDAS CORRECTIVAS DE BAJO COSTO (Chile)

CALIFICACIÓN: 4,4



Iniciativa dirigida a toda la sociedad con la que se fortalece la estructura vial del país y se logra una reducción directa de la accidentalidad.

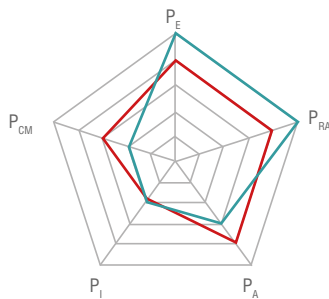
El alto coste para su puesta en marcha unido a las barreras legales y administrativas existentes para su implementación, disminuyen la calificación por debajo de los valores promedio de las iniciativas valoradas correspondientes al factor infraestructura.

- Las medidas de bajo costo (MBC), son aquellas medidas físicas tomadas especialmente para aumentar la seguridad del sistema vial, que cumplen las siguientes propiedades: tener un bajo coste económico, poder ser implementadas rápidamente y contar con una alta tasa de rentabilidad.
- Este manual contiene gran variedad de medidas de seguridad vial, en las que se pueden inspirar los responsables nacionales o regionales en la materia para adoptar medidas con un alto potencial de mejora de la seguridad vial. Al examinar las experiencias acertadas de otros lugares se puede evitar en gran medida los planteamientos de ensayo, error y de volver a solucionar lo que ya se han solucionado en otras zonas en materia de seguridad vial. Es por tanto, una iniciativa altamente replicable en otros países y zonas.

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

ZONA ESCOLAR SEGURA (Internacional)

CALIFICACIÓN: 4,2



El objetivo de este proyecto piloto, es generar un proyecto replicable a nivel mundial, con el que se busca fortalecer la estructura vial y reducir la accidentalidad en los países en los que se aplique.

Busca mejorar la seguridad vial de los grupos de usuarios más vulnerables, los niños, mediante el mejoramiento de la infraestructura vial y actividades de concientización.

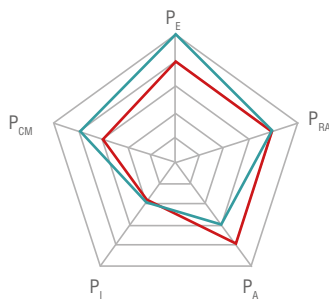
Las barreras administrativas existentes para su ejecución, unidas al elevado coste de puesta en marcha la sitúan por debajo del promedio en la calificación de estos aspectos.

- Iniciativa realizada por una organización mundial dedicada a la prevención de lesiones en los niños (Safe Kids Worldwide), como proyecto piloto desarrollado simultáneamente en diferentes países mediante acuerdos con colegios y entidades locales.
- El objetivo de la iniciativa, es desarrollar un proyecto replicable a nivel mundial para la mejora del espacio público, la accesibilidad, el tránsito y la seguridad de todos los usuarios de la vía en la zona escolar.

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

PROGRAMA "CAMINO ESCOLAR SEGURO" (Argentina)

CALIFICACIÓN: 4,2



El programa "Camino escolar seguro", es una iniciativa con la que se logra el fortalecimiento de la estructura vial del país mediante la mejora de la accesibilidad, la seguridad y el tránsito en la zona escolar objeto de la actuación y la creación de una conciencia vial en la comunidad educativa.

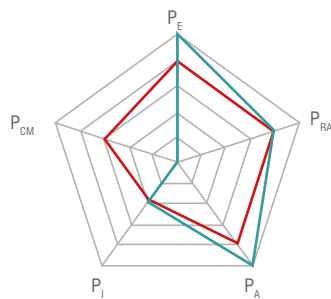
Las barreras administrativas existentes para la puesta en práctica de la medida disminuyen la calificación total.

- Proyecto piloto que demostró su eficacia en la creación de una conciencia de respeto en al ámbito vial en toda la comunidad educativa.
- Se trata de una experiencia de carácter aislado, fácilmente replicable en otros colegios tanto de Argentina como de otros países, convenientemente adaptada a las particularidades de cada colegio.

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

PLAN PILOTO DE SEGURIDAD VIAL (Nicaragua)

CALIFICACIÓN: 4,0



El Plan Piloto de seguridad vial, establece unas líneas de actuación para la mejora de la seguridad vial en las carreteras nicaragüenses, lo que fortalece la estructura vial del país y disminuye la accidentalidad. Se trata de una iniciativa dirigida a todos los usuarios de la vía, así como de la sociedad en general.

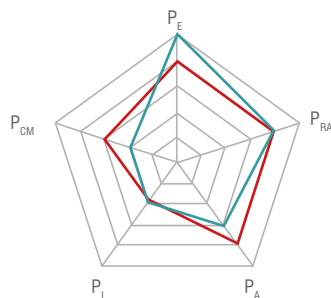
El muy elevado coste de puesta en marcha y mantenimiento del plan unido a las dificultades administrativas para su implementación, la sitúan por debajo del promedio en la calificación de estos aspectos.

- Plan específicamente diseñado para las particularidades de la red vial pavimentada de Nicaragua.
- Su desarrollo en otros países requiere un detallado estudio de las características del país, siendo su costo de puesta en marcha muy elevado.

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

MANUAL PARA EL DESARROLLO DE PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA (Costa Rica)

CALIFICACIÓN: 4,0



Con la aplicación del Manual para el desarrollo de proyectos de infraestructura desde la óptica de la seguridad vial, se logra un fortalecimiento de la estructura de seguridad vial de Costa Rica y se espera lograr una reducción directa de la accidentalidad.

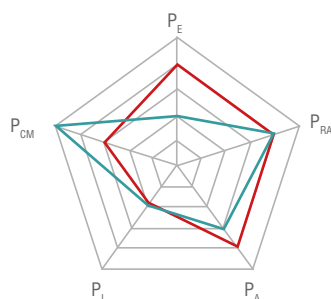
La iniciativa se encuentra dirigida a un grupo concreto de usuarios, su coste de puesta en marcha y mantenimiento es alto y existen barreras administrativas para su puesta en marcha. Es por ello que la calificación obtenida en estos aspectos la sitúan por debajo del promedio en las iniciativas valoradas, relativas al factor infraestructura.

- Establece un marco normativo que permite la incorporación y aplicación de criterios técnicos de seguridad vial en todo el ciclo de vida de proyectos de infraestructura vial.
- Para ser replicada en otros países es necesario, además de la adaptación a las particularidades del país, un adecuado marco normativo.

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

NORMATIVA PARA RESALTOS REDUCTORES DE VELOCIDAD (Chile)

CALIFICACIÓN: 2,8



Establece un marco normativo con el que se obliga de forma física a reducir la velocidad de circulación en un determinado punto. Esta normativa no fortalece de forma clara la estructura vial del país, estando su alcance limitado a los conductores que circulan por el tramo en el que se ha instalado el resalto.

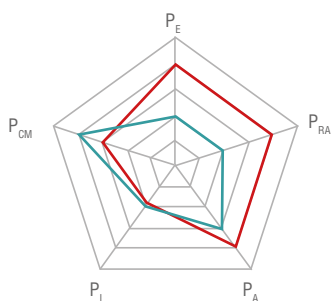
Los costes para su puesta en marcha y mantenimiento son bajos, existiendo barreras administrativas para su implementación.

- Establece un marco normativo que permite la incorporación y aplicación de criterios técnicos de seguridad vial en todo el ciclo de vida de proyectos de infraestructura vial.
- Para ser replicada en otros países es necesario, además de la adaptación a las particularidades del país, un adecuado marco normativo.

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

CURSOS DE FORMACIÓN DE AUDITORES DE SEGURIDAD VIAL
(México)

CALIFICACIÓN: 2,3



Los cursos de formación de auditores de seguridad vial, proporcionan a los participantes los conocimientos técnicos y prácticos necesarios para la correcta realización de las auditorías.

Por sí solos, no es claro que con su aplicación se logre un fortalecimiento de la estructura de seguridad vial del país, ni una reducción directa de la accidentalidad. Las dificultades administrativas para su impartición, unidas a lo anterior, disminuyen la calificación final obtenida.

- La realización de auditorías de seguridad vial, convenientemente adaptadas a las particularidades del país en el que se aplican, han demostrado su eficacia, habiéndose estimado una relación beneficio-costo de las mismas de 15:1 y 20:1 (Escocia y Nueva Zelanda).
- Son fácilmente replicables, el éxito de las mismas radica en:
 - La existencia de un marco legal que obligue al cumplimiento de la realización de auditorías e inspecciones de seguridad vial.
 - Desarrollo de cursos de capacitación de auditores.
 - Disponer de un Manual/Guía para la realización de auditorías e inspecciones de seguridad vial.

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

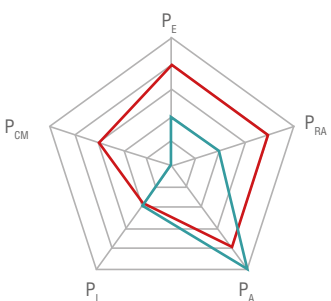
PROGRAMA DE EVALUACIÓN IRAP (Internacional) CALIFICACIÓN: 2,1

El programa de evaluación iRAP, busca la mejora de la seguridad de las carreteras, por lo que se encuentra dirigido a la sociedad en general. Por sí mismo, no logra una reducción de la accidentalidad, sino que proporciona un inventario sobre el estado de las carreteras lo que permite establecer una priorización de las intervenciones para la mejora de la seguridad vial.

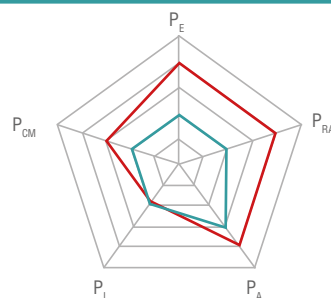
La metodología IRAP se desarrolla en tres etapas:

1. Recopilación de información: mediante un vehículo especial se inspeccionan sistemáticamente las vías y se recoge información digital que se complementa con información de fuentes secundarias.
2. Análisis de la información: Los datos recolectados se procesan en una sola base de datos con un software específico.
3. Reporte final: constituye un inventario del estado actual de las carreteras en materia de seguridad vial. Incluye recomendaciones de tramos prioritarios para intervención de acuerdo con el nivel de riesgo, así como una propuesta preliminar de contramedidas o acciones.

Es por ello, que el coste de puesta en marcha y mantenimiento se haya calificado como muy alto, situándola por debajo del promedio para estos aspectos.



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

CAPACITACIÓN EN SEGURIDAD VIAL PARA LA
APLICACIÓN DE LA METODOLOGÍA IRAP (México) CALIFICACIÓN: 2,1

Esta iniciativa facilita a los participantes los conocimientos necesarios para la realización de inspecciones de seguridad vial en la Red Federal de Carreteras utilizando la metodología iRAP. No es clara la contribución de la medida al fortalecimiento de la estructura vial de México, estando dirigida a un grupo concreto de usuarios.

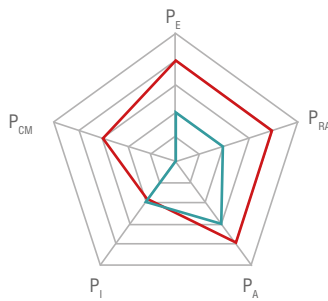
Todo esto hace que la iniciativa haya obtenido una puntuación inferior al promedio de medidas analizadas.

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

- El Programa Internacional de Evaluación de Carreteras (IRAP, International Road Assessment Program), es una organización sin ánimo de lucro dedicada a reducir las víctimas de tránsito mediante vías más seguras. Ha desarrollado una metodología para inspeccionar carreteras, detectar, priorizar riesgos y formular planes de reducción de los mismos.
- La iniciativa está basada en una estrecha colaboración entre las partes involucradas a nivel local y expertos internacionales, con el fin de lograr que las carreteras sean seguras. El programa iRAP se ha aplicado desde 200,2 en más de 70 países en Europa, Asia Pacífico, América del Norte, América Central, América del Sur y África.
- Gracias a los resultados del programa los países han podido plantearse metas reales y priorizadas para el mejoramiento de calidad en su infraestructura.
- Para entender los resultados proporcionados por el modelo de iRAP, es recomendable tener una capacitación en el manejo del sistema y lograr una correcta interpretación de resultados. Esto es de gran ayuda para identificar las causas del por qué una clasificación de estrellas es asignada a un tramo. Es necesario, por lo tanto, una adecuada formación de los técnicos encargados de su desarrollo.

CARAVANA VÍAS SEGURAS PARA TODOS (Internacional)

CALIFICACIÓN: 1,9



Iniciativa que consiste en la realización de inspecciones visuales de las vías y acciones de concientización enfocadas a los conductores de vehículos.

Se trata de una experiencia aislada, que al no realizarse de forma periódica no es claro que con su aplicación se logre un fortalecimiento de la estructura vial de los países en los que se ha aplicado.

El alto coste de su realización, unido a las barreras administrativas existentes para su implementación, sitúan a esta iniciativa por debajo del promedio en la calificación de estos aspectos.

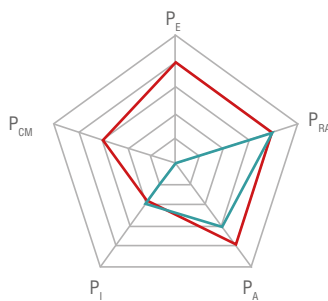
- Iniciativa de alcance internacional mediante la cual se realizaron inspecciones in situ de carreteras, como también acciones de difusión y concientización. Permitted presentarse a cada país los puntos/tramos de vía que requerían inversión pública para mejorar la seguridad vial en cumplimiento de los estándares internacionales.
- Su replicabilidad en otros corredores de carácter internacional, requiere acuerdos entre implicados así como un alto costo económico.

P_E: 2P_{RA}: 2P_A: 3P_I: 2P_{CM}: 0

C: 1,9

APLICACIÓN DEL CONCEPTO DE UNA CARRETERA 2+1 (Costa Rica)

CALIFICACIÓN: 1,3



Iniciativa con la que se espera reducir de forma directa la accidentalidad de los usuarios de un tramo concreto de la ruta No.32.

La iniciativa no fortalece la estructura de seguridad vial del país, lo que unido al elevado coste de la puesta en marcha, mantenimiento y las dificultades administrativas para su implementación, hacen que la calificación de la iniciativa tenga una puntuación inferior al promedio de las medidas analizadas.

- Esta iniciativa combina experiencias que han demostrado su eficacia en la mejora de la seguridad vial para resolver un problema de accidentalidad en un tramo de carretera.
- Al encontrarse en ejecución, no se disponen de datos que midan su efectividad, por lo que en el caso de interés para replicarlo sería conveniente determinar previamente las mejoras en la accidentalidad logradas con esta iniciativa.

P_E: 0P_{RA}: 4P_A: 3P_I: 2P_{CM}: 0

C: 1,3

