

EXPERIENCIA DE ÉXITO FACTOR VEHÍCULO



Elena de la Peña
Enrique Millares
Lourdes Díaz

Alejandro Taddia
Claudia Bustamante

Autores

Asociación Española de la Carretera
Elena de la Peña, Enrique Millares, Lourdes Díaz
Banco Interamericano de Desarrollo
Alejandro Taddia, Claudia Bustamante

Contacto BID

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

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

Experiencia de éxito: factor vehículo / Elena de la Peña, Enrique Millares, Lourdes Díaz, Alejandro Taddia, Claudia Bustamante.

p. cm. — (Monografía del BID ; 336)

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-336

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

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

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

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

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

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



www.iadb.org

Febrero de 2016

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

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

FACTOR VEHÍCULO

Febrero 2016

INDICE

RE	RESUMEN EJECUTIVO: EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN SEGURIDAD VIAL RELATIVAS AL FACTOR VEHÍCULO	3
1.	1. INTRODUCCIÓN	9
2.	METODOLOGÍA PARA LA VALORACIÓN DE EXPERIENCIAS DE ÉXITO	14
3.	EXPERIENCIAS DE ÉXITO: FACTOR VEHÍCULO (FV)	21
3.1.	RELACIÓN DE EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR VEHÍCULO	21
3.1.1.	REGULACIÓN APLICABLE A LOS VEHÍCULOS NUEVOS (ARGENTINA)	24
3.1.2.	SINIAV: SISTEMA NACIONAL DE IDENTIFICACIÓN AUTOMÁTICA DE VEHÍCULOS (BRASIL)	26
3.1.3.	SISTEMA DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR (CHILE)	28
3.1.4.	REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR (COSTA RICA)	30
3.1.5.	SISTEMA DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR (ECUADOR)	32
3.1.6.	SISTEMA NACIONAL DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR (PERÚ)	34
3.1.7.	PLAN MOTOCICLISTAS MÁS SEGUROS (URUGUAY)	36
3.1.8.	CESVI: CENTRO DE EXPERIMENTACIÓN DE SEGURIDAD VIAL (ARGENTINA, BRASIL, CHILE, COLOMBIA, MÉXICO)	38
3.1.9.	LATIN NCAP (AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE)	40

INDICE

3.2.	VALORACIÓN DE EXPERIENCIAS DE ÉXITO EN EL CAMPO DEL FACTOR VEHÍCULO	42
4.	VALORACIÓN DE ACUERDO CON LA PRIORIDAD Y REPLICABILIDAD DE LAS MEDIDAS	47
5.	CONCLUSIONES	52
5.1.	EN RELACIÓN CON LA METODOLOGÍA DE VALORACIÓN	52
5.2.	EN RELACIÓN CON LAS EXPERIENCIAS DE ÉXITO ANALIZADAS	52

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

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

En el factor vehículo el criterio que se ha aplicado para que una actuación o iniciativa sea considerada como una “experiencia exitosa”, ha sido que las acciones estén enfocadas a evitar las fallas en los vehículos, como pueden ser las inspecciones técnicas periódicas, marcos regulatorios, sistemas de identificación vehicular, etc.

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

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

Siendo:

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

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

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



Se analizaron 9 buenas prácticas en total para el factor vehículo. Ninguna de las experiencias analizadas obtuvo una calificación mayor de 4 y por lo tanto, 4 estrellas. Siete de las experiencias tratadas tienen una calificación mayor o igual a 3, por lo que pueden considerarse experiencias buenas, que podrían replicarse en otros países para fortalecer las estructuras viales y lograr una disminución de la accidentalidad de tránsito registrada. Una de las experiencias analizadas ha obtenido una valoración inferior a 2, considerada como experiencia de éxito a mejorar. La calificación promedio de todas las medidas relativas al factor vehículo fue de 3,3.

PAÍS	EXPERIENCIA	PUNTUACIÓN COSTE					CALIFICACIÓN
		P _E	P _{RA}	P _A	P _I	P _{CM}	
Internacional	Latín NCAP	5	4	3	2	0	3,8
Argentina	Regulación aplicable a los vehículos nuevos	5	4	3	0	0	3,6
Chile	Sistema de inspección técnica vehicular	5	4	3	0	0	3,6
Costa Rica	Revisión técnica vehicular	5	4	3	0	0	3,6
Ecuador	Sistema de inspección técnica vehicular	5	4	3	0	0	3,6
Perú	Sistema nacional de inspección técnica vehicular	5	4	3	0	0	3,6
Internacional	CESVI: centro de experimentación de seguridad vial	5	2	3	2	0	3,4
Uruguay	Plan motociclistas más seguros	2	4	3	2	2	2,5
Brasil	SINIIV: Sistema Nacional de Identificación Automática de Vehículos	2	2	3	0	0	1,7
VALORES PROMEDIO		4	4	3	1	0	3,3

Siendo:

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

REGULACIÓN APLICABLE A LOS VEHÍCULOS NUEVOS (Argentina)

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, puesta en marcha y mantenimiento penalizan la calificación final obtenida, situándola por debajo de los valores promedio de las medidas del factor vehículo analizadas.

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

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 costo tanto de instalación del chip en los vehículos como de preparación de la infraestructura para la recopilación de datos, hace que la calificación de la iniciativa haya obtenido una puntuación inferior al promedio.

SISTEMA DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR (Chile)

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 y mantenimiento de las plantas revisoras unido a las dificultades legales y administrativas, disminuye la calificación final de esta iniciativa.

REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR (Costa Rica)

La revisión técnica vehicular se instauró en Costa Rica en el año 2002. Con ella se busca verificar que los vehículos reúnen 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 costo de puesta en marcha y mantenimiento la sitúan por debajo del promedio.

SISTEMA DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR (Ecuador)

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 capacidad 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.

SISTEMA NACIONAL DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR (Perú)

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

PLAN MOTOCICLISTAS MÁS SEGUROS (Uruguay)

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, porque no contribuye claramente a su fortalecimiento, aunque sí se espera lograr una reducción directa de la accidentalidad.

CESVI: CENTRO DE EXPERIMENTACIÓN DE SEGURIDAD VIAL (Internacional)

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 a una reducción clara y directa de la accidentalidad del país. El elevado coste de puesta en marcha y mantenimiento de los centros hace que se sitúe por debajo de la calificación promedio.

LATIN NCAP (Internacional)

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

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

La tabla siguiente recoge la valoración de la experiencias analizadas según la replicabilidad de las mismas:

EXPERIENCIA	REPLICABILIDAD
Latín NCAP (Internacional). Calificación: 3,8	<ul style="list-style-type: none"> • 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 mejorar la seguridad vial de los vehículos que se comercializan en la Región.
Regulación aplicable a los vehículos nuevos (Argentina). Calificación: 3,6	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciativa legislativa específicamente diseñada para las particularidades de Argentina. • Para su aplicación y funcionamiento en otros países, es necesario la adecuada adaptación a las características propias de la industria y marco legal del país.

EXPERIENCIA	REPLICABILIDAD
<p>Sistema de inspección/revisión técnica vehicular (Chile, Costa Rica, Ecuador, Perú).</p> <p>Calificación: 3,6</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La implementación del sistema de Inspección/revisión técnica vehicular, requiere un adecuado desarrollo normativo para que se regule el procedimiento y la obligación a los propietarios de vehículos de realizar una revisión técnica de los mismos, según 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 asociadas a sanciones.
<p>CESVI: centro de experimentación de seguridad vial (Internacional).</p> <p>Calificación: 3,4</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciativa de alcance internacional que ha demostrado su eficacia en diferentes países. • Su replicabilidad requiere un costo elevado, siendo de carácter privado.
<p>Plan motociclistas más seguros (Uruguay).</p> <p>Calificación: 2,5</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciativa nacional descentralizada, de limitado alcance, en la que participan instituciones públicas y privadas, y que no tiene indicadores de su efectividad. • Su replicabilidad en otros países es sencilla, sin necesidad de un desarrollo normativo específico.
<p>SINIAV: Sistema Nacional de Identificación Automática de Vehículos (Brasil)</p> <p>Calificación: 1,7</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La implementación del sistema requiere un desarrollo normativo y tecnológico, para la adaptación del parque de vehículos y de la infraestructura, así como el desarrollo de un sistema de tratamiento de la información. • Para ser replicada en otros países es necesario, además del desarrollo tecnológico, un adecuado marco normativo.

CONCLUSIONES EN RELACIÓN CON LA METODOLOGÍA DE VALORACIÓN

- La valoración realizada buscó la mayor objetividad posible, partiendo de la información disponible; sin embargo, ante la ausencia de algunos datos, sobre todo en temas económicos, se realizaron estimaciones. Es por ello, que la valoración por parte de otro equipo de profesionales podría dar lugar a puntuaciones sensiblemente diferentes.
- Cuando se disponga de resultados reales de reducción de siniestralidad motivada, la valoración de las mismas experiencias podría arrojar resultados diferentes.
- Experiencias similares realizadas en distintos países han obtenido una puntuación cercana debido a que en muchos casos ante la falta de datos concretos para realizar su valoración se han aplicado los mismos criterios para su estimación, obteniendo por ello la misma calificación final.
- Los resultados obtenidos en este informe no significan que las experiencias de baja calificación no sean replicables, sólo se brinda información de los factores evaluados y por el contrario, se incentiva a que se realicen acciones que busquen mejorar la seguridad vial en los vehículos.
- Si el deseo es replicar estas actividades, se deben analizar las evaluaciones presentadas para que la acción resulte fortalecida y genere mejores resultados.

CONCLUSIONES EN RELACIÓN CON LAS EXPERIENCIAS DE ÉXITO ANALIZADAS

- ✓ 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.
- ✓ 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 los países por las limitaciones de su puesta en marcha de manera sistemática y la falta del diseño de un proceso global.
- ✓ Un sistema de Identificación Automática de Vehículos como el que se ha implementado en Brasil supone una excelente fuente de información para estudios de tránsito y seguridad vial.
- ✓ Las campañas específicas para mejorar el conocimiento del vehículo por parte de la población, suponen una buena práctica, pero su alcance es siempre limitado porque se trata de campañas que se realizan puntualmente.

1. INTRODUCCIÓN

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

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

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

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

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

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

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

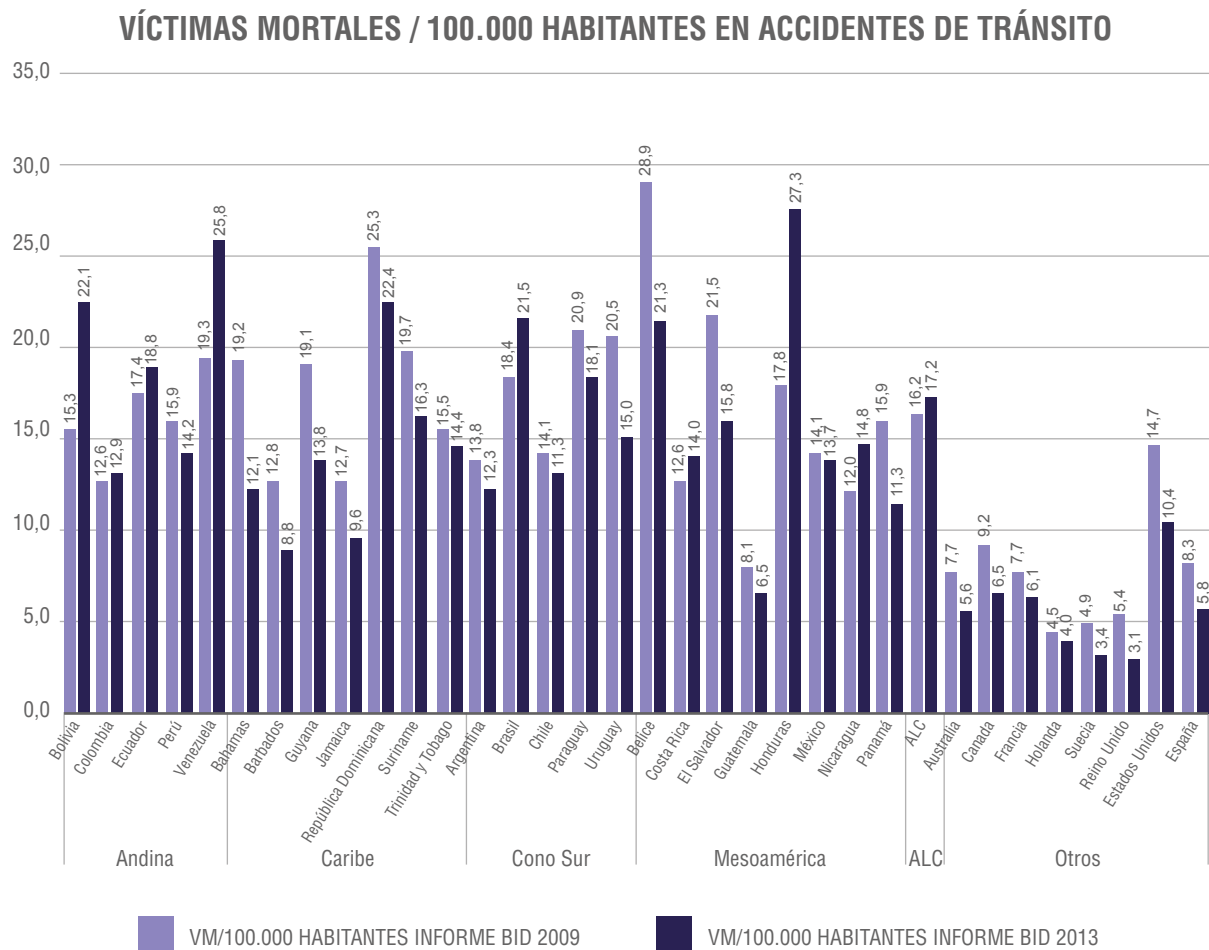


Figura 1. Víctimas mortales por cada 100.000 habitantes en accidentes de tránsito.

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

VÍCTIMAS MORTALES POR MILLONES DE VEHÍCULOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO

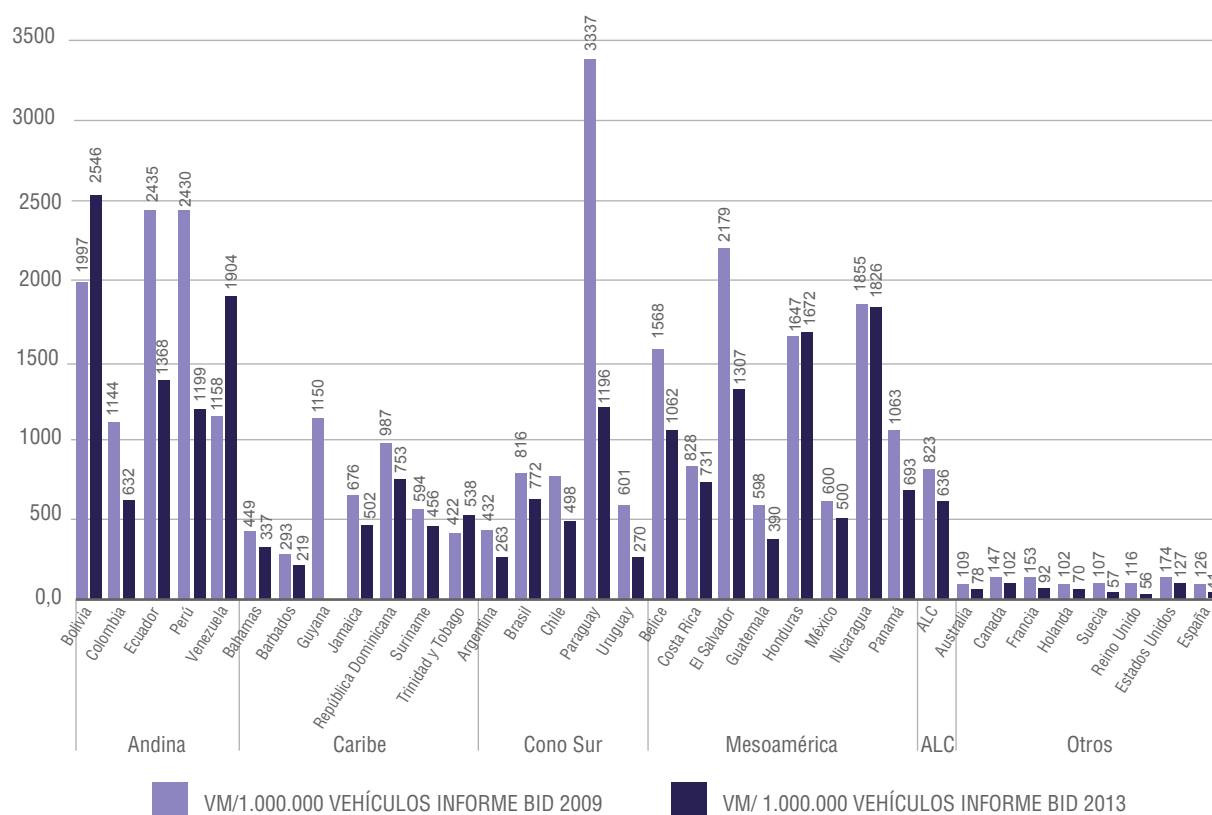
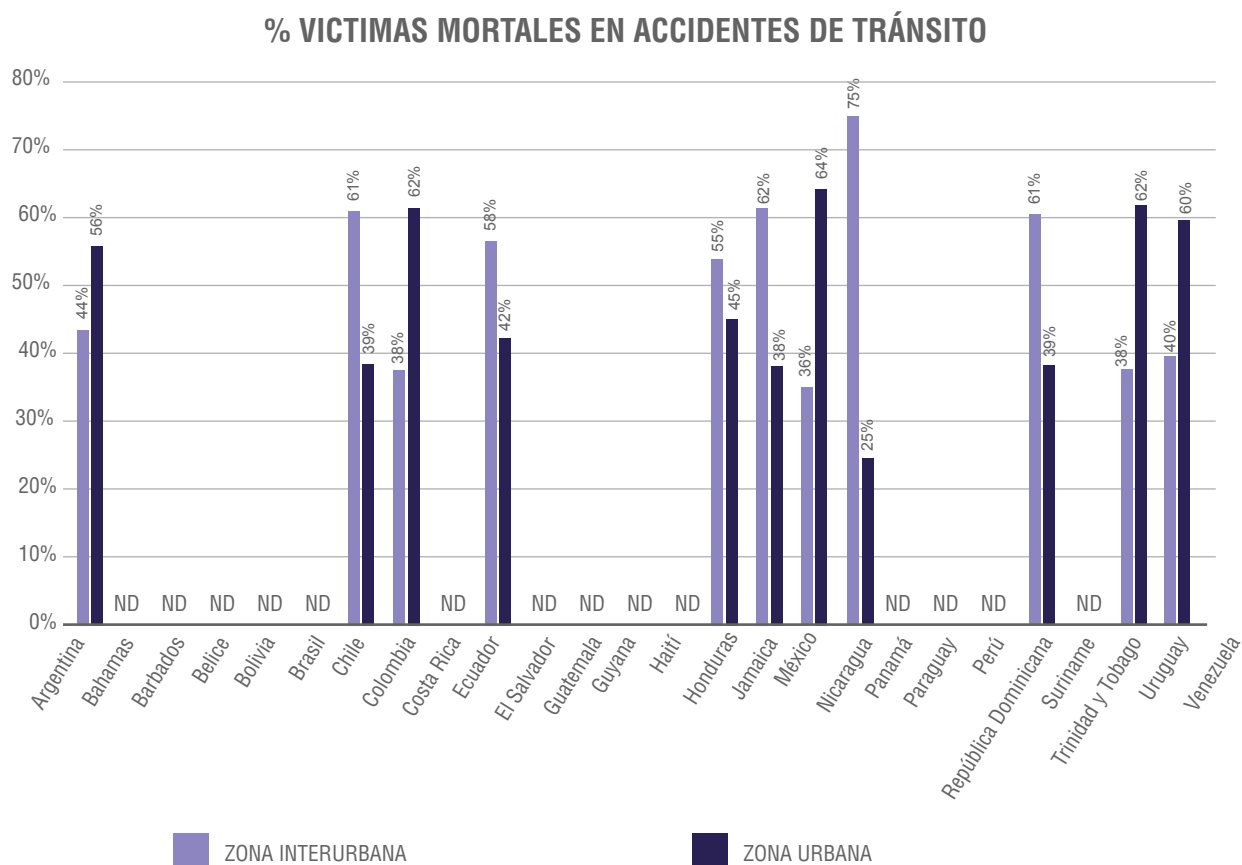


Figura 2. Víctimas mortales por cada millón de vehículos en accidentes de tránsito.

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

Si bien no se dispone de datos para la totalidad de los países de la Región la media poblacional de usuarios vulnerables fallecidos, supera el 50% (52.1%); valor que no es directamente comparable con el 47,1% obtenido en el año 2009, porque los países utilizados para el cálculo fueron diferentes.

El entorno urbano es uno de los grandes retos de la seguridad vial en los países de América Latina y el Caribe. Aunque un buen número de países no disponen de información exacta sobre la accidentalidad urbana, los países que disponen de esta información ponen de manifiesto que sus cifras son elevadas, además, que el elevado porcentaje de usuarios vulnerables víctimas de accidentes de tránsito, que en su mayor parte se producen en el entorno urbano, refuerza esta teoría.



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

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

Principales avances en seguridad vial en América Latina y el Caribe en los últimos años.

En relación con el parque de vehículos.

- Se ha experimentado una mejora respecto al establecimiento del control del estado de los vehículos de manera obligatoria y periódica, en las llamadas Inspecciones Técnicas, que se están extendiendo en los países de la Región. La falta de información sobre el grado de cumplimiento de esta inspección hace presagiar que es necesario un mayor control en este sentido.
- Resulta positivo el hecho de que en algunos países se estén introduciendo estándares para mejorar la seguridad de los vehículos, lo cual constituye una novedad en materia de seguridad vial en los últimos años.

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

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

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

En el factor vehículo se han considerado como “experiencias exitosas” las acciones enfocadas a evitar las fallas en los vehículos, tales como las inspecciones técnicas periódicas, los marcos regulatorios, los sistemas de identificación vehicular, etc.

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

El documento se ha estructurado en los capítulos siguientes:

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

2. METODOLOGÍA PARA LA VALORACIÓN DE EXPERIENCIAS DE ÉXITO

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

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

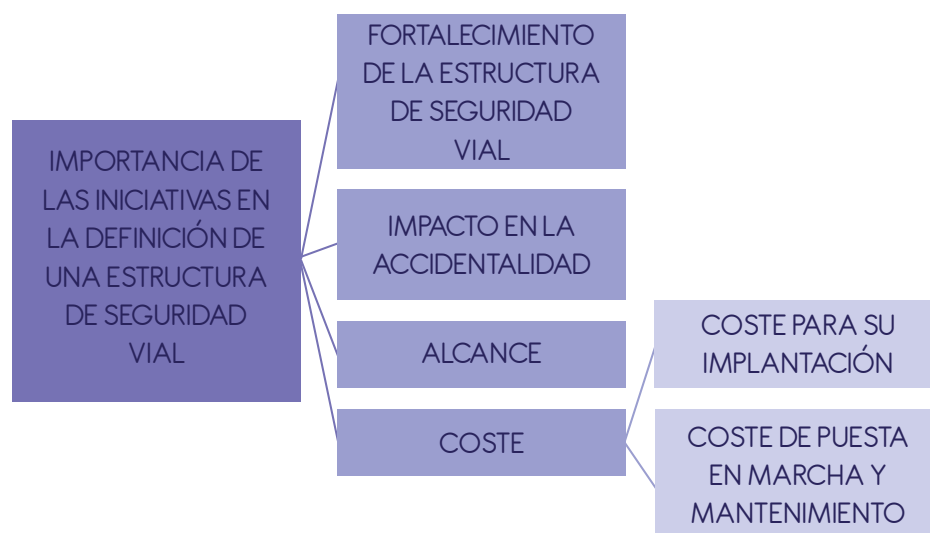


Ilustración 1. Aspectos y sub-aspectos considerados para la clasificación de las experiencias de éxito.

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

- Factor humano
- Factor infraestructura
- Factor vehículo

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

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

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

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

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

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

Por esta razón, las iniciativas cuyo efecto sea el fortalecimiento de la estructura de seguridad vial perdurable en el tiempo serán valoradas positivamente, independientemente de que se disponga de un indicador de resultados.

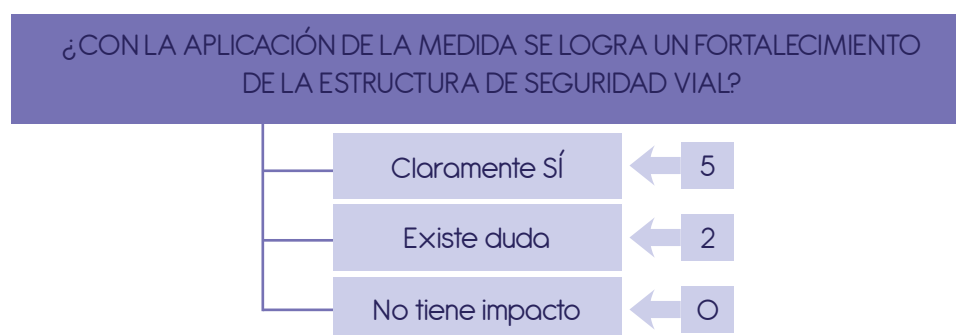


Ilustración 2. Puntuación del aspecto “fortalecimiento de la estructura de seguridad vial”

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

A la hora de valorar 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 subjetivo, basado en indicadores cualitativos. También se podrá estimar la efectividad de la medida utilizando los resultados aportados por otras referencias bibliográficas, siempre y cuando las medidas sean comparables (alcance, público objetivo, duración, objetivos perseguidos, etc.).

Se considerará la siguiente valoración:

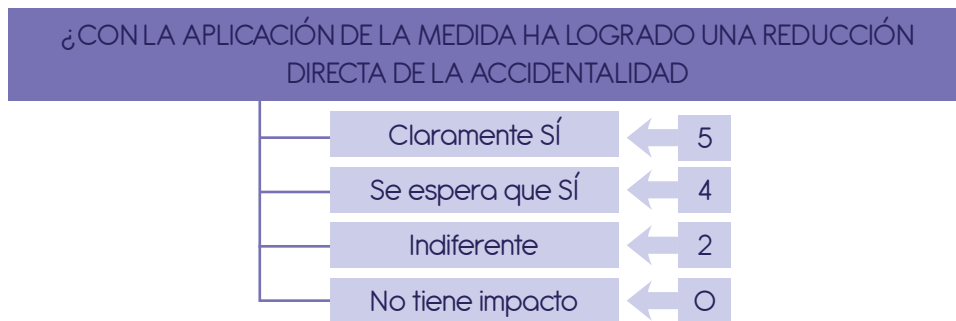


Ilustración 3. Puntuación del aspecto “reducción directa de la accidentalidad”.

ASPECTO 3: ALCANCE DE LA MEDIDA (P_A)

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

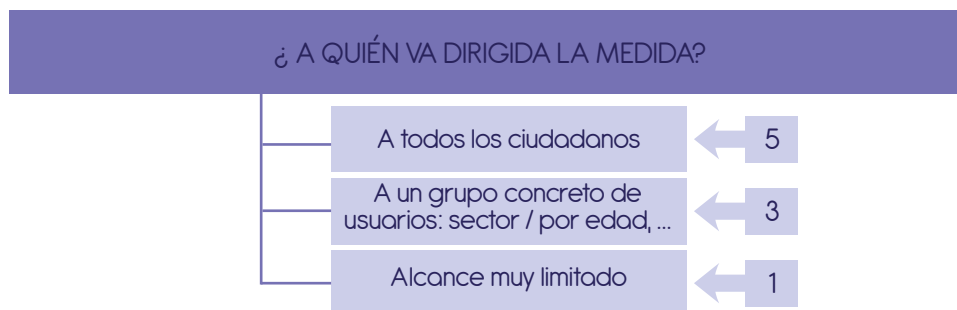


Ilustración 4. Puntuación del aspecto “alcance de la medida”.

ASPECTO 4: COSTE (P_C)

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

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

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

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

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

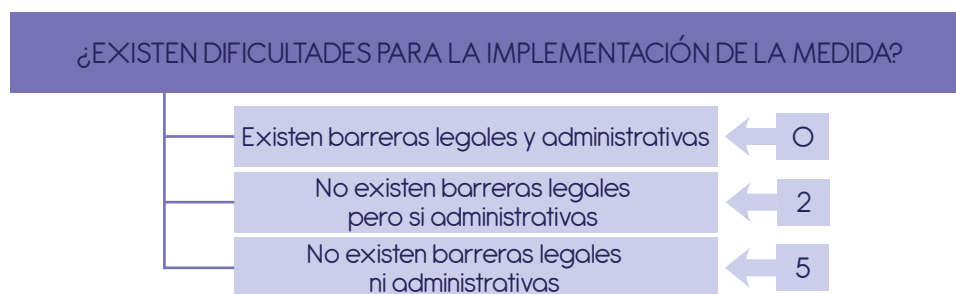


Ilustración 5. Puntuación del aspecto “Dificultades para su implementación”.

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



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

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

REPLICABILIDAD

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

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

PONDERACIÓN DE LOS ASPECTOS Y SUB-ASPECTOS

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

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

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

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

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

Equivalente a la siguiente expresión:

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

Siendo:

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

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

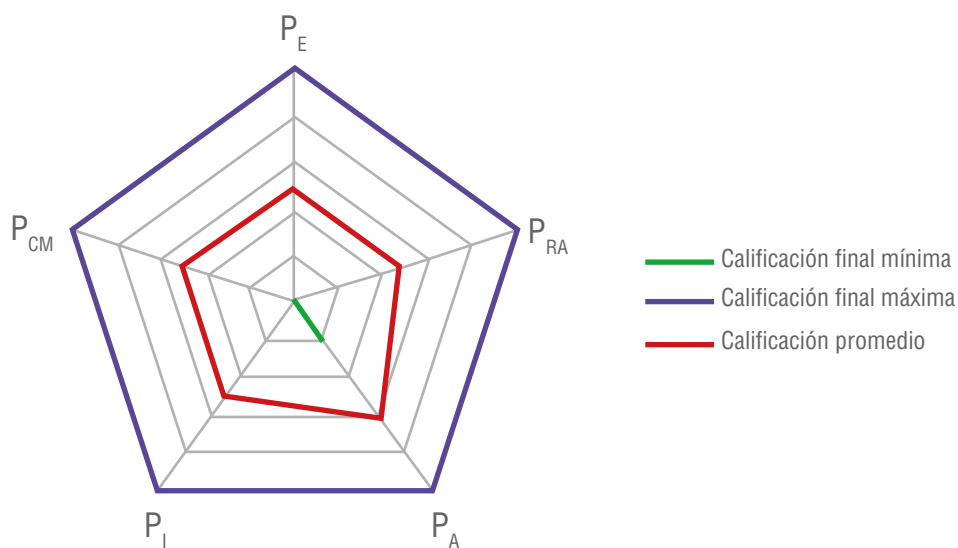
Las medidas se clasifican en función de la calificación final que obtengan según el siguiente criterio:



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

Se ha incluido un gráfico tipo radar o diagrama de araña, con el objeto de permitir una visualización clara de las distancias entre la puntuación obtenida en cada uno de los aspectos valorados para cada medida y el valor medio de los mismos para las experiencias de éxito en seguridad vial relativas al factor valorado.

Tal y como se muestra en el gráfico siguiente, cada eje del radar corresponde a uno de los aspectos evaluados, mostrando el valor del mismo para la medida analizada y el valor promedio de todas las medidas. Al unirse los puntos de los valores de cada aspecto se obtiene un polígono irregular que representa el perfil de la medida analizada según los aspectos considerados, permitiendo evaluar su situación respecto al valor promedio.



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

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

3. EXPERIENCIAS DE ÉXITO: FACTOR VEHÍCULO (FV)

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

Los vehículos han incrementado en las últimas décadas tanto su seguridad activa como pasiva. Estas mejoras han sido impulsadas especialmente por la creciente preocupación de los usuarios, una 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 un riesgo de presentar un accidente grave muy superior al de otro tipo de vehículos. El establecimiento de NCAPs, como Latín NCAP, informan al público sobre cuales vehículos son más seguros, ayudando a que los fabricantes tomen conciencia.
- La antigüedad. Conforme aumenta la edad de un vehículo se incrementa la probabilidad de que se produzcan fallas mecánicas, no tiene la misma capacidad de respuesta ni de seguridad que los vehículos nuevos, dada la constante evolución de los sistemas de seguridad activa y pasiva.
- El estado. Una deficiente conservación de los vehículos puede ser origen de accidentes: fallas mecánicas, mal estado de las ruedas, problemas de frenos, fallas en la iluminación, defectos en la dirección, reparaciones defectuosas, etc.

En este capítulo se presentan experiencias de éxito tendientes a la mejora de la seguridad de los vehículos, como pueden ser la realización de inspecciones técnicas periódicas, renovación de parques, etc.

Se han analizado un total de 9 buenas prácticas distribuidas territorialmente de la siguiente manera:



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

- Entidad promotora
- Beneficiarios
- Ámbito territorial de aplicación
- Acciones para su implementación
- Duración de la medida
- Descripción de la medida

- Coste de implementación
- ¿Por qué es una buena práctica?
- Éxito de la medida
- Puntuación obtenida en la valoración de la medida
- Análisis de resultados:
 - Fortalezas
 - Debilidades
 - Oportunidades
- Referencias

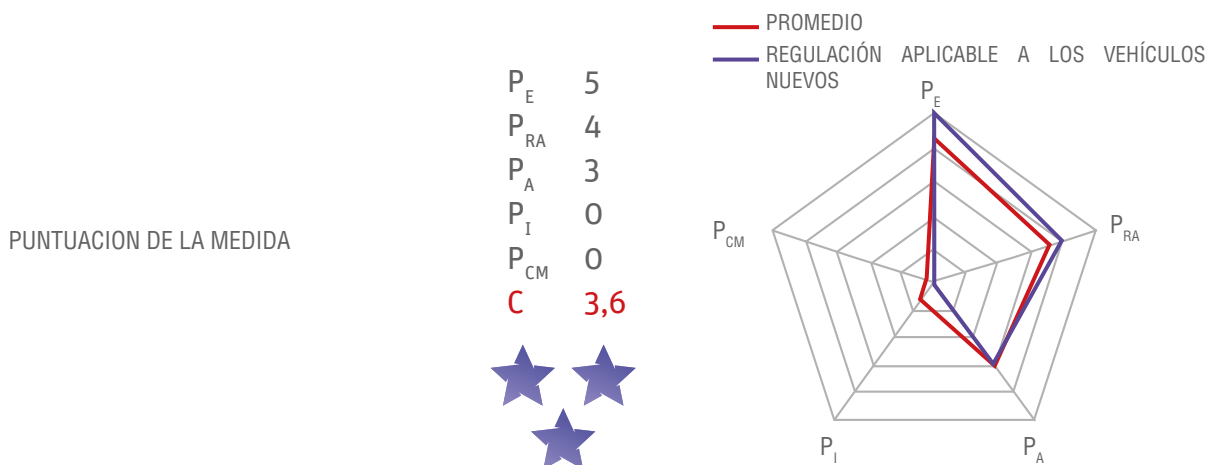
3.11. REGULACIÓN APLICABLE A LOS VEHÍCULOS NUEVOS (ARGENTINA)



FACTOR VEHÍCULO	REGULACIÓN APLICABLE A LOS VEHÍCULOS NUEVOS
ENTIDADES PROMOTORAS:	Gobierno de Argentina – Entidad Pública.
BENEFICIARIOS	Compradores de vehículos.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	<p>Nacional.</p> <p>La ley de tránsito y seguridad vial establece un cronograma de instrumentación de medidas de seguridad para autos, motos y ciclomotores. Respecto a los automóviles nuevos la introducción de los elementos de seguridad se plantea en tres etapas:</p> <p>Etapa 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ABS (Sistema anti bloqueo de Frenos). • Airbag. • Apoya cabezas continuos a las puertas. En el 2014 el 100% de los autos que ingresan al mercado. <p>Etapa 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dispositivo de alerta visual y acústica de colocación cinturón de seguridad: Nuevos Modelos: 1º de enero de 2014. Todos los Modelos: 1º de enero de 2015 (en ambos casos solo para el conductor). • Encendido Automático de Luces: Nuevos Modelos: 1º de enero de 2014. • Apoyacabezas central: Se implementará 24 meses después de su aplicación obligatoria en Europa. <p>Etapa 3</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ensayo de impacto frontal: Nuevos Modelos: a partir del 30 de Enero de 2014. Todos los Modelos: a partir del 30 de Enero de 2016. • Ensayo de impacto Trasero: Se implementará 24 meses después de su aplicación obligatoria en Europa. • Sistema de Retención Infantil: Se deberá incorporar el sistema de anclaje rígido: Nuevos Modelos: a partir del 1º de enero de 2016. Todos los Modelos: a partir del 1º de enero de 2018.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	
DURACIÓN DE LA MEDIDA	<p>Medida iniciada con la aprobación de la Ley de Tránsito en 2009.</p> <p>Ley 26.363 del 2008 “Ley de Tránsito y Seguridad Vial” da origen a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). A partir de la creación de la Agencia y en varias negociaciones con el Ministerio de Industria, el Ministerio del Interior y Transporte y las Cámaras de Fabricantes e Importadores, se firmaron acuerdos tendientes a mejorar el equipamiento y la seguridad de los automóviles en distintas etapas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Etapa I, firmada en 2009: Implementación gradual hasta el 1º de enero de 2014 donde el 100% de los vehículos cero kilómetro que se incorporen al parque automotor argentino, sea cual fuere el origen de fabricación, deben estar equipados con ABS, doble airbag y apoya cabezas laterales de serie. Esto fue publicado en el Boletín Oficial el martes 3 de agosto de 2010. • Etapa II, firmada en 2010: Se acuerda incorporar la implementación de las medidas de seguridad de apoyacabezas centrales, dispositivo de alerta visual y acústica de colocación de cinturón de seguridad del conductor y encendido automático de luces. La implementación se realizará conforme a las fechas, categorías y reglamentos internacionales que les sean de aplicación o de referencia. • Etapa III, firmada en 2011: Tiene el objetivo de implementar en los vehículos 0 km pertenecientes a la categoría “L” (vehículo automotor con al menos cuatro ruedas), los ítems y/o aspectos de seguridad de Ensayo de Impacto Frontal y Trasero y el Sistema de Retención Infantil. • Etapa IV, firmada en 2013: tiene por objetivo reglamentar sobre el ensayo de impacto lateral, la instalación del control de estabilidad, de un retractor en los cinturones de seguridad traseros laterales y un soporte para el extintor dentro del habitáculo.
DESCRIPCIÓN	

Continuación a la medida de regulación aplicable a los vehículos nuevos

COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	Tanto los sistemas de seguridad activa como los elementos de seguridad pasiva han demostrado una alta eficacia. La renovación constante del parque de vehículos con más y mejores sistemas de seguridad, contribuirá a la disminución de fallecidos y de lesionados graves.
ÉXITO	Conducir vehículos más seguros disminuye el número y la gravedad de los siniestros y reduce las lesiones que pudieran producirse. <ul style="list-style-type: none"> Las medidas de seguridad activa, tienen como objetivo reducir el número de accidentes, con carácter general; aún en aquellos elementos que proporcionan una mayor eficacia y seguridad al vehículo en marcha, para ayudar en la prevención del accidente. Las medidas de seguridad pasiva están dirigidas a reducir la gravedad de las lesiones (evitar, en su caso, fallecimientos) cuando se produce un accidente.



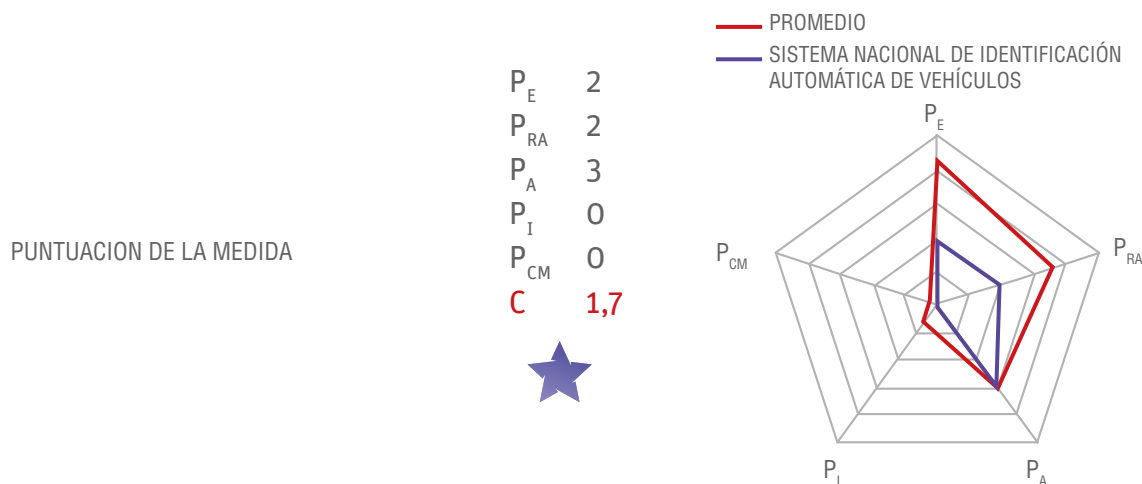
ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> La generación de un marco legal es imprescindible para poder generar una mejora en los estándares de seguridad del parque de vehículos. Las medidas son el resultado de un consenso entre el Gobierno y los fabricantes de vehículos, lo que aumenta sus posibilidades de éxito.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Los plazos de renovación natural del parque hace que la incorporación generalizada de las mejoras de seguridad en los vehículos se dilate en el tiempo. Se debería desarrollar un programa específico para la mejora de la seguridad de los vehículos de transporte de viajeros y de mercancías.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Sintonizar este tipo de iniciativas con Latín-NCAP como programa regional, para la mejora de los estándares de seguridad de los vehículos nuevos que se comercializan en la Región.

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

3.1.2. SINIAV: SISTEMA NACIONAL DE IDENTIFICACIÓN AUTOMÁTICA DE VEHÍCULOS (BRASIL)

FACTOR VEHÍCULO	SISTEMA NACIONAL DE IDENTIFICACIÓN AUTOMÁTICA DE VEHÍCULOS – SINIAV
ENTIDADES PROMOTORAS:	Consejo Nacional de Tránsito (CONTRAN); Conselhos Estaduais de Tránsito (CETTRAN); Conselho de Tránsito do Distrito Federal (CONTRANDIFE); Órganos y entidades ejecutivas de tránsito de la Unión, de los Estados, del Distrito Federal y de los Municipios; Policía Federal de Carreteras y Policías Militares de los Estados y del Distrito Federal; Juntas Administrativas de Recursos de Infracciones (JARI)
BENEFICIARIOS	Conductores y usuarios.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Desarrollo normativo y desarrollo tecnológico.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Sistema aprobado en el año 2006.
DESCRIPCIÓN	<p>El SINIAV (Resolución No. 212 del 13 de noviembre de 2006. El Consejo Nacional de Tránsito (CONTRAN), estableció el Sistema Nacional de Identificación del Vehículo (SINIAV)), que es un sistema para la identificación de todo tipo de vehículos nacionales que circulan por las carreteras brasileñas por medio de Radiofrecuencia (RFID). Cada vehículo debe llevar una “placa electrónica” que recoge las señales de radiofrecuencia de corto alcance emitidas por las antenas colocadas junto a las vías y carreteras. Entre sus objetivos se encuentran reconocer los vehículos que circulan por todo el país y registrar todos los datos derivados del tráfico (infracciones, accidentes, etc.) para proceder a su estudio y análisis, determinando los problemas y carencias existentes con el objeto de contribuir a su solución y mejora.</p> <p>En el año 2013 la estatal brasileña Centro Nacional de Tecnología Electrónica Avanzada (CEITEC) informó que ya están disponibles los chips CTC13100 para identificar y rastrear vehículos. Además de localizar un automóvil y determinar su movimiento, el chip contendrá todos los datos del automotor, como su matrícula, número de identificación en el Sistema Nacional de Tránsito, número del chasis y hasta situación tributaria.</p> <p>La tecnología ha sido proyectada para atender las necesidades de las empresas que están desarrollando el SINIAV, que obliga a todos los fabricantes a vender, a partir de 2015, automóviles equipados con chips que permitan su identificación electrónica.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	Supone la base para el establecimiento de un programa completo de control apoyado en un registro único de vehículos, conductores e infracciones.
ÉXITO	La CEITEC colocó en el mercado muestras del chip para que las empresas interesadas puedan utilizarlo en el desarrollo de sus respectivas etiquetas electrónicas de identificación (tags).

Continuación a la medida de sistema nacional de identificación automática de vehículo



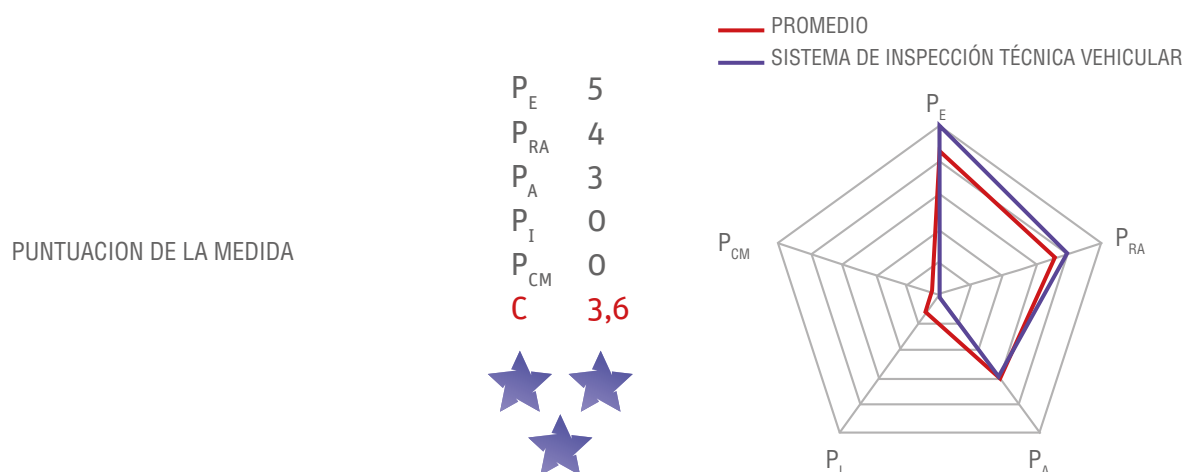
ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> Las medidas obtenidas constituyen una base de datos de vehículos, infracciones, accidentes, etc. alimentada y actualizada diariamente, cuyo análisis permite determinar e identificar los problemas y carencias existentes. Esta información permite priorizar las actuaciones a realizar y la distribución de recursos logrando una gestión más eficaz y una mejora de la seguridad vial del país. La existencia de un marco legal que regula el sistema SINIAV garantiza su entrada en vigor.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Los plazos establecidos para la entrada en funcionamiento del sistema son muy dilatados en el tiempo. Numerosos problemas legales para la instalación de los chips en los vehículos.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Mejorar el conocimiento de la seguridad vial en el país facilitando la toma de decisiones sobre las acciones a realizar para la mejora de la misma. Proporcionar información para generar otro tipo de servicios de valor añadido para los usuarios.

REFERENCIAS	<p>DENATRAN: www.denatran.gov.br/index.htm advivo.com.br/blog/roberto-sao-paulo-sp-2013/ceitec-sa-chip-rfid-uhf-para-identificacao-de-automoveis</p>
-------------	---

3.1.3. SISTEMA DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR (CHILE)



FACTOR VEHÍCULO	SISTEMA DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR
ENTIDADES PROMOTORAS:	Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
BENEFICIARIOS	Toda la población.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Desarrollo normativo. Inspecciones a los vehículos en plantas de inspección autorizadas.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Proceso iniciado legislativamente en el año 1985 con la promulgación de la Ley de Tránsito.
DESCRIPCIÓN	<p>En Chile existe un modelo regulatorio que permite, por un lado supervisar y educar a la población respecto de la importancia del cuidado de su vehículo para aumentar la seguridad vial y disminuir los riesgos de accidentes, y por otro lado contribuir a las emisiones de gases y limitar el uso de vehículos altamente contaminantes.</p> <p>La legislación que regula ésta área tiene su origen en el año 1985, en el que se promulga en Chile la Ley de Tránsito, que a través del Decreto N° 167 reglamenta el funcionamiento de las Plantas Revisoras respecto a su infraestructura, equipos e instrumentos, procesos y categorías. Este Decreto fue modificado, con el objeto de aplicar mejoras en la implementación y control de las Plantas Revisoras.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	<p>Se trata de una política regulatoria efectiva que promueve la seguridad vial, la protección de las personas y del medio ambiente.</p> <p>Las Revisiones Técnicas tienen por objeto verificar si los vehículos reúnen las condiciones técnicas necesarias para garantizar la seguridad de circulación.</p>
ÉXITO	El éxito del Sistema Nacional implementado en Chile y su correcto funcionamiento se demuestran con una tasa de cumplimiento de la inspección técnica que supera el 90% del total de vehículos a nivel nacional.



Continuación a la medida de sistema de inspección técnica vehicular

ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> • La existencia de un marco legislativo garantiza el cumplimiento de la obligación de realizar la inspección técnica vehicular. • La inspección técnica vehicular permite verificar que el parque de vehículos reúne las condiciones técnicas necesarias para garantizar la seguridad de la circulación.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • El sistema, debe estar acompañado de una fuerte labor de control asociado a multas, para garantizar por sí mismo, un 100% de cumplimiento.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • Incorporar a la inspección técnica vehicular una acción de concientización de los conductores sobre la importancia de respetar las normas de circulación para mejorar la seguridad vial.
REFERENCIAS		<p>www.tuv.com/ar/la_seguridad_vial_y_la_inspeccion_tecnica_vehicular.html Instrumentos para la toma de decisiones en políticas de seguridad vial en América Latina. El índice de seguridad de tránsito INSETRA (CEPAL y CONASET).</p>

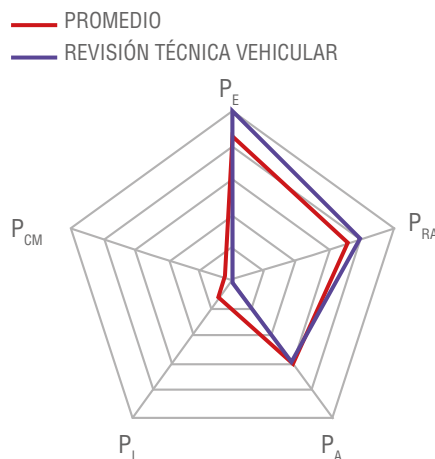
3.1.4. REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR (COSTA RICA)



FACTOR VEHÍCULO	REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR
ENTIDADES PROMOTORAS:	Consejo de Seguridad Vial (COSEVI) - Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
BENEFICIARIOS	Toda la población.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Desarrollo de la legislación necesaria para la aplicación de la RTV. Centros donde se realiza la RTV.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Desde el año 2002.
DESCRIPCIÓN	<p>La Revisión Técnica Vehicular (RTV) se instauró en Costa Rica en el año 2002, con el objetivo principal de verificar el estado de los vehículos inscritos en el país.</p> <p>Sin embargo, la idea se concibió en 1994 con los acuerdos de la Cumbre de la Tierra realizada en Río de Janeiro en 1992. Para su consecución, la idea se estructuró en tres fases: la primera fase, el control de las emisiones, segunda fase cambios en la Ley de Tránsito, finalmente el objetivo de la revisión técnica de vehículos. De esta forma se integraban los aspectos de identificación de vehículos, de seguridad y la verificación de las emisiones contaminantes.</p> <p>En el año 2012 se aprobó el MANUAL DE PROCEDIMIENTOS PARA LA REVISIÓN TÉCNICA DE VEHICULOS AUTOMOTORES EN LAS ESTACIONES DE RTV, que establece las especificaciones generales de actuación durante las revisiones y unifica, en lo posible, los criterios y procedimientos de inspección técnica de vehículos</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	<p>Se trata de una política regulatoria efectiva que promueve la seguridad vial, la protección de las personas y del medio ambiente.</p> <p>Las Revisiones Técnicas tienen por objeto verificar si los vehículos reúnen las condiciones técnicas necesarias para garantizar la seguridad de circulación.</p>
ÉXITO	<p>La verificación de los elementos de seguridad activa como alumbrado, señalización, frenos, suspensión y dirección ha contribuido con la reducción de accidentes de tránsito desde que se inició la RTV en el 2002.</p> <p>La verificación de los elementos de seguridad pasiva como cinturones de seguridad, asientos, reposacabezas, anclajes, agarraderas, vidrios de seguridad, carrocería, inexistencia de filos cortantes, entre otros, ha colaborado con la reducción de pérdidas humanas en accidentes de tránsito.</p>

PUNTUACION DE LA MEDIDA

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



Continuación a la medida de revisión técnica vehicular

ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> • La existencia de un marco legislativo garantiza el cumplimiento de la obligación de realizar la inspección técnica vehicular. • La inspección técnica vehicular permite verificar que el parque de vehículos reúne las condiciones técnicas necesarias para garantizar la seguridad de la circulación.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • El sistema, debe estar acompañado de una fuerte labor de control asociado con multas, para garantizar, por sí mismo, un 100% de cumplimiento.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> • Incorporar a la inspección técnica vehicular una acción de concientización de los conductores sobre la importancia de respetar las normas de circulación para mejorar la seguridad vial. • Establecer un programa de control y seguimiento del cumplimiento de la obligación de realizar la RTV.
REFERENCIAS		<p>www.mopt.go.cr www.csv.go.cr/documents/10179/10903/Manual+RTV+2012.pdf/239ad3ef-fe77-4a89-ae26-e8e440958b74</p>

3.1.5. SISTEMA DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR (ECUADOR)



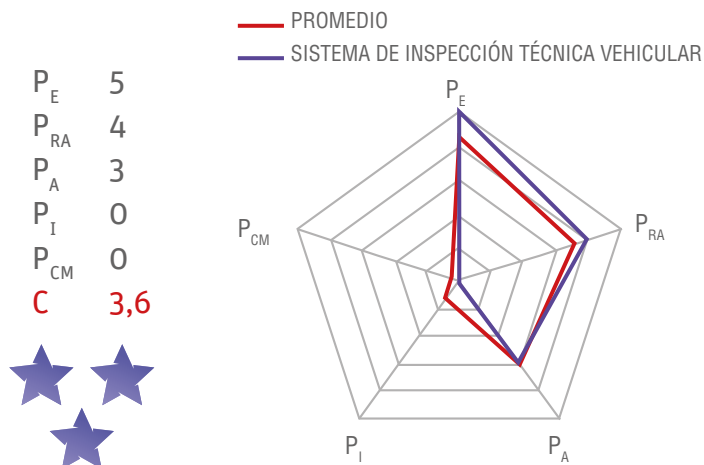
FACTOR VEHÍCULO	SISTEMA DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR
ENTIDADES PROMOTORAS:	Distrito Metropolitano de Quito. Agencia Nacional de Tránsito.
BENEFICIARIOS	Toda la población.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Regional – Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	Desarrollo normativo. Inspecciones a los vehículos en plantas de inspección autorizadas.
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Sistema iniciado en el año 2000 en Quito. En el año 2013, la ANT unificó el sistema a nivel nacional.
DESCRIPCIÓN	<p>El 6 de diciembre de 2000, el Municipio del Distrito Metropolitano de Quito y el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres, suscribieron un Convenio de Cooperación Interinstitucional para empezar con controles a vehículos motorizados en los Centros de Revisión y Control Vehicular. Así la Corporación de Centros de Revisión y Control Vehicular empezó sus actividades en el 2002 y se inició la revisión técnica vehicular en Quito desde el año 2003.</p> <p>Con la firma de dicho acuerdo se estableció un nuevo reto: crear un ente técnico especializado que se encargara de llevar adelante la supervisión y control de un sistema integral de revisión técnica vehicular, además de desarrollar los estudios de un modelo adaptado a la realidad local, que tomara como referente tanto lo realizado a nivel internacional, como las oportunidades existentes del desarrollo tecnológico.</p> <p>El avance más importante del modelo quiteño en la inspección técnica vehicular, fue la total integración informática de los procesos, fundamental para garantizar la inviolabilidad del sistema y su alto grado de resistencia a irregularidades.</p> <p>En el año 2013, la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) implementó el Sistema Nacional de Revisión Técnica Vehicular (RTV) a través de un solo modelo de gestión, con la finalidad de contribuir con la seguridad vial y preservar el medio ambiente. Para el funcionamiento de éste modelo creó la Empresa Pública Nacional de Revisión Técnica Vehicular -RETEVE EP- que garantiza la prestación de un servicio uniforme y homólogo y mantiene el control de las características de la flota vehicular que tienen relación con la seguridad vial, la contaminación ambiental, y la capacidad para el transporte de cargas y pasajeros.</p> <p>Los centros de revisión estarán distribuidos de manera estratégica logrando una cobertura total en todo el territorio. Para esto se contará con 22 centros fijos, 2 plantas semi-móviles mixtas (livianos y pesados), 6 plantas semi-móviles para livianos y 13 plantas móviles para motocicletas. La ANT autorizará y emitirá las directrices para el funcionamiento de los centros de revisión técnica vehicular fijos y móviles, los cuales deberán cumplir con las normas técnicas establecidas para brindar este servicio.</p> <p>De acuerdo con la planificación se tiene previsto que para el segundo semestre del año 2014 entren en funcionamiento estos centros de revisión, lo que permitirá cumplir con los objetivos contemplados dentro del Plan Nacional de Buen Vivir.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	<p>Se trata de una política regulatoria efectiva que promueve la seguridad vial, la protección de las personas y del medio ambiente.</p> <p>Las Revisiones Técnicas tienen por objeto verificar si los vehículos reúnen las condiciones técnicas necesarias para garantizar la seguridad de circulación.</p>

Continuación a la medida de sistema de inspección técnica vehicular

ÉXITO

El enfoque de la revisión técnica vehicular ha servido como mecanismo de gestión de la flota de Quito, permitiendo su acelerada renovación. Además, no se ha producido desde el año 2003 hasta finales de 2008 ningún accidente de tránsito provocado por fallas mecánicas previsibles en vehículos que han aprobado la Revisión Técnica Vehicular. No se dispone de información más reciente

PUNTUACION DE LA MEDIDA



ANÁLISIS DE RESULTADOS

FORTALEZAS

- La existencia de un marco legislativo garantiza el cumplimiento de la obligación de realizar la inspección técnica vehicular a nivel nacional.
- La inspección técnica vehicular permite verificar que el parque de vehículos reúne las condiciones técnicas necesarias para garantizar la seguridad de la circulación, la protección de las personas y el cuidado del medio ambiente.

DEBILIDADES

- Elevado plazo para la entrada en vigor de la revisión técnica vehicular.
- El sistema, debe estar acompañado de una fuerte labor de control asociado a multas, para garantizar, por sí mismo, un 100% de cumplimiento.
- Faltan datos de las actividades de control del cumplimiento de la inspección.

OPORTUNIDADES

- Incorporar a la inspección técnica vehicular una acción de concientización de los conductores sobre la importancia de respetar las normas de circulación para mejorar la seguridad vial.
- Establecer un programa de control y seguimiento del cumplimiento de la obligación de realizar la RTV.

REFERENCIAS

<http://www.ant.gob.ec/index.php/noticias?start=80>
http://www.ant.gob.ec/index.php/noticias/563-revision-tecnica-vehicular-alcanzara-a-todo-el-parque-automotor-del-pais#.U8jl2EBoO_I

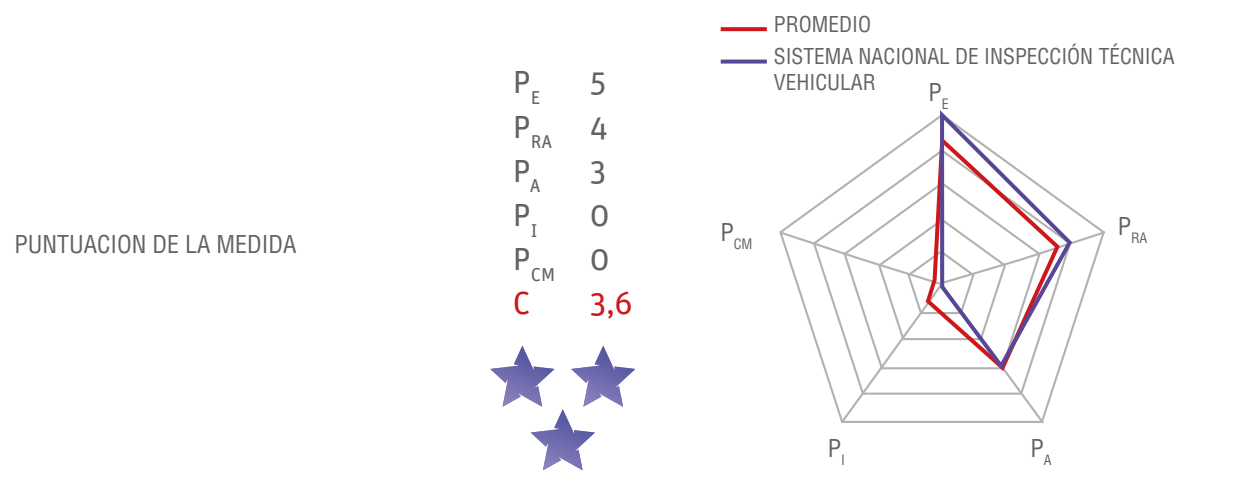
3.1.6. SISTEMA NACIONAL DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR (PERÚ)



FACTOR VEHÍCULO	SISTEMA NACIONAL DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR
ENTIDADES PROMOTORAS:	Congreso de la República.
BENEFICIARIOS	Toda la población.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	<p>Desarrollo normativo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ley N° 29237, crea el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares. • Decreto Supremo N° 025-2008-MTC, aprueban Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares. • Resolución Directoral N° 11645-2008-MTC/15, aprueban cronograma de inspecciones técnicas vehiculares que se realizarán según el último dígito de la Placa Única Nacional de Rodaje. • Resolución Directoral N° 11697-2008-MTC/15, aprobación de los formatos, características y especificaciones técnicas de los certificados de inspección técnica vehicular, de la inspección complementaria, etc. • Resolución Directoral N 11581-2008-MTC/15, aprueba el Manual de Inspecciones Técnicas Vehiculares, tabla de interpretación de defectos, características especificaciones técnicas de los equipamientos para los Centros de Inspección Técnica Vehicular (CITV) y la infraestructura inmobiliaria mínima requerida para los CITV. <p>Inspecciones a los vehículos en Centros de Inspección Técnica Vehicular autorizadas</p>
DURACIÓN DE LA MEDIDA	La Ley N° 29237, año 2007, crea el Sistema Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares.
DESCRIPCIÓN	<p>En el Perú, durante varias décadas, no se ha contado con un programa de revisiones técnicas vehiculares debidamente regulado, habiéndose generado a lo largo de los años algunas normas dispersas sobre la materia. Actualmente, más de un millón de vehículos, con los que a nivel nacional cuenta el parque automotor, hicieron necesaria la implementación de revisiones técnicas de manera obligatoria desde el año 2007 con la emisión de la Ley N° 29237, mediante la cual se creó el Sistema Nacional de Revisiones Técnicas Vehiculares.</p> <p>Con la aprobación de su reglamento, mediante D.S. Nro. 025-2008-MTC publicado el 24/08/2008, se implementaron los Centros de Inspección Técnica Vehicular (CITV) para la realización de las revisiones técnicas.</p> <p>En el año 2011 se realizó un estudio denominado “DETERMINACIÓN DE LAS LÍNEAS DE INSPECCIÓN, SEGÚN CENTROS DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR EN EL ÁREA DE LIMA Y CALLAO Y RESTO DEL PAÍS” con el fin de encontrar el balance entre la oferta y la demanda de Inspección Técnica Vehicular (ITV) en el Sistema Nacional de Transporte Terrestre (SNTT) de ámbito nacional. A partir de este estudio se pudo determinar, de manera general, una aproximación de la cantidad de LITV (de tipo liviano y pesado) que deberían funcionar en el territorio geográfico del País según los departamentos.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	<p>Se trata de una política regulatoria efectiva que promueve la seguridad vial, la protección de las personas y del medio ambiente.</p> <p>Las revisiones técnicas tienen por objeto verificar si los vehículos reúnen las condiciones necesarias para garantizar la seguridad de circulación.</p>

Continuación a la medida de sistema nacional de inspección técnica vehicular

ÉXITO Desde el año 2007 hasta el mes de Julio del 2012, el MTC autorizó 51 CITV. La ubicación geográfica de estos 51 CITV abarca 13 departamentos, considerando Lima - Callao como uno solo. De esos 51 CITV existentes, en 2012 se encontraban vigentes 47.



ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> La existencia de un marco legislativo garantiza el cumplimiento de la obligación de realizar la inspección técnica vehicular, en respuesta a una necesidad del país dado el elevado volumen de parque de vehículos en circulación. La inspección técnica vehicular permite garantizar que el parque de vehículos reúne las condiciones técnicas necesarias para la seguridad de la circulación, jugando un papel fundamental en la renovación del parque automotor.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> El sistema, debe estar acompañado de una fuerte labor de control asociado a multas, para garantizar, por sí mismo, un 100% de cumplimiento.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Incorporar a la inspección técnica vehicular una acción de concientización de los conductores sobre la importancia de respetar las normas de circulación para mejorar la seguridad vial. Establecer un programa de control y seguimiento del cumplimiento de la obligación de realizar la RTV.

REFERENCIAS

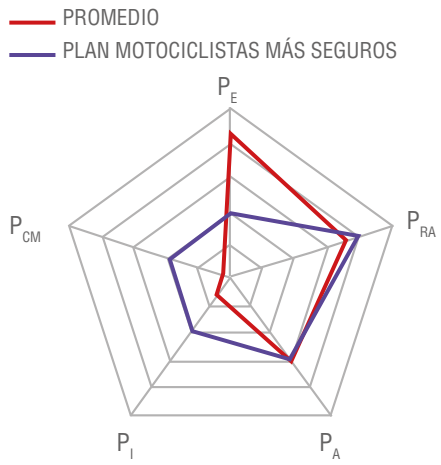
docs.peru.justia.com/federales/leyes/29237-may-26-2008.pdf
 www.mtc.gob.pe/portal/home/publicaciones_arch/reglamento_inspecciones_vehiculares_version_final.pdf
 www.ctlc-st.gob.pe/pdf/Actualizaci%C3%B3n%20de%20la%20determinaci%C3%B3n%20de%20la%20C3%ADneas%20de%20inspecci%C3%B3n%20t%C3%A9cnica%20vehicular%20seg%C3%BAn%20departamentos%20para%20el%20a%C3%B1o%202012.pdf

3.1.7. PLAN MOTOCICLISTAS MÁS SEGUROS (URUGUAY)



FACTOR VEHÍCULO	TALLERES BÁSICOS PARA MOTOS – PLAN MOTOCICLISTAS MÁS SEGUROS – CAUSA COMÚN
ENTIDADES PROMOTORAS:	Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) – Entidad pública.
BENEFICIARIOS	Grupos particulares de usuarios: motociclistas.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	<p>Material informativo: Conferencia de prensa, folletos, afiches, auto parlante.</p> <p>Controles policiales: Cierre de calle y presencia en la actividad.</p> <p>Acciones formativas: Inducción al motociclista en todo el circuito. Puesto de educación, con uso de simuladores y evaluación.</p> <p>Otras: Control administrativo de documentación.</p>
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Periodo de Octubre 2013 a Diciembre 2014.
DESCRIPCIÓN	<p>Los Talleres Básicos para Motos consisten en un circuito en la vía pública con puestos de atención a motociclistas que se desplazan a distintas localidades del país. Tienen el objetivo de generar en los usuarios de motocicletas una cultura de conocimiento del vehículo, su prevención y mantenimiento e inducir al uso de buenas prácticas de conducción.</p> <p>La actividad es impulsada por UNASEV y es parte de la aplicación del “Plan Motociclistas más Seguros”, el cual se desarrolla en una plataforma de trabajo y comunicación llamada CAUSA COMÚN. Esta plataforma permite la asociación de instituciones públicas y privadas con un solo objetivo, trabajar sobre los factores de riesgo y factores de protección del usuario.</p> <p>La comunicación a la sociedad en general se realizó mediante una conferencia de prensa al inicio del calendario de talleres y posteriormente mediante la difusión para cada localidad con folletos y afiches específicos, prensa local y auto parlantes.</p> <p>Metodología: una vez pactadas las fechas con las localidades, se inicia la difusión, la inscripción (previa por web o in situ en el lugar del taller por orden de llegada). El día del Taller, el gobierno local se hace cargo de realizar el cierre de calle y la señalización del lugar, la organización lleva todo el equipamiento y el personal necesario para la atención.</p> <p>El circuito consta de cuatro puestos, el usuario y el vehículo siempre van juntos en todo el circuito, el primero es un control administrativo de documentación y de estado del casco, el segundo puesto es de inspección técnica, el tercer puesto la revisión mecánica y de neumáticos y el cuarto puesto es de educación, donde tienen la posibilidad de utilizar simuladores, con una posterior evaluación. Al finalizar la intervención, los promotores se encargan de brindar un asesoramiento final y se le obsequia un chaleco reflectivo.</p> <p>El cronograma de Talleres se inició con un plan piloto en la Semana Nacional de la Seguridad Vial, en octubre de 2013. La evaluación positiva y el excelente trabajo en equipo de las instituciones, así como el bajo costo, permitieron que la actividad se realice en un cronograma anual previamente pactado con las localidades y con un equipo permanente de 30 personas, provenientes de las distintas instituciones asociadas. A mayo de 2014, se llevaban aproximadamente 1400 motos atendidas y se recorrieron 1600 km en 6 localidades del país.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	<p>TOTAL: USD 68.000 -Costo por talleres en 6 localidades, 1600 km recorridos, 30 funcionarios y 1400 motos.</p> <p>Procedentes de: ayuda estatal, fondos públicos locales y capital privado.</p>

Continuación a la medida de plan motociclistas más seguros

<p>¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?</p>	<p>TALLERES BÁSICOS PARA MOTOS es una buena práctica de seguridad vial desde su forma de gestión “CAUSA COMÚN” que implica la labor de distintas instituciones públicas y privadas para la organización y realización de actividades coordinadas por UNASEV. Promueve la evaluación del estado de la motocicleta, la inspección técnica vehicular y la disponibilidad de información al usuario de la misma, así como la concientización de los motociclistas sobre factores de riesgo y medidas preventivas, promueve el uso de casco y chaleco reflectivo.</p>												
<p>ÉXITO</p>	<p>La ley 19061 que dispone normas complementarias a la Ley N° 18.191, Ley Nacional de Seguridad Vial y Tránsito, establece como novedad la obligatoriedad del uso del chaleco reflectante y casco.</p> <p>Algunos resultados obtenidos desde su inicio son: 1400 motociclistas atendidos, 1400 chalecos entregados y la solicitud de 8 localidades para la realización de talleres en el segundo semestre de 2014.</p>												
<p>PUNTUACION DE LA MEDIDA</p>	<div style="display: flex; align-items: center;"> <table style="margin-right: 20px;"> <tr><td>P_E</td><td>2</td></tr> <tr><td>P_{RA}</td><td>4</td></tr> <tr><td>P_A</td><td>3</td></tr> <tr><td>P_I</td><td>2</td></tr> <tr><td>P_{CM}</td><td>2</td></tr> <tr><td>C</td><td>2,5</td></tr> </table>  </div> <p style="margin-top: 10px;">★ ★</p>	P_E	2	P_{RA}	4	P_A	3	P_I	2	P_{CM}	2	C	2,5
P_E	2												
P_{RA}	4												
P_A	3												
P_I	2												
P_{CM}	2												
C	2,5												
<p>ANÁLISIS DE RESULTADOS</p>	<p>FORTALEZAS</p> <ul style="list-style-type: none"> • Constituye una estrategia nacional y descentralizada, no solo en lo institucional sino además geográficamente, que implica la labor de instituciones públicas y privadas. El trabajo es realizado por un equipo integral, con distintos perfiles y roles, con un objetivo común y claro. Todo esto aumenta las posibilidades de éxito de la medida. • El uso de los formularios establece un sistema de respaldo de datos para el seguimiento y evaluación continua, a fin de incorporar varios procesos e indicadores de resultados nacionales y locales. • El bajo coste de ejecución por taller facilita su replicabilidad en diferentes localidades. <p>DEBILIDADES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se trata de una experiencia aislada, con un breve periodo de duración. • No existen indicadores acerca de su efectividad. <p>OPORTUNIDADES</p> <ul style="list-style-type: none"> • Utilizar la experiencia como base para el desarrollo de talleres similares para otros colectivos de usuarios de la vía. • Conseguir una mayor implicación de entidades públicas y privadas. 												
<p>REFERENCIAS</p>	<p>www.unasev.gub.uy</p>												

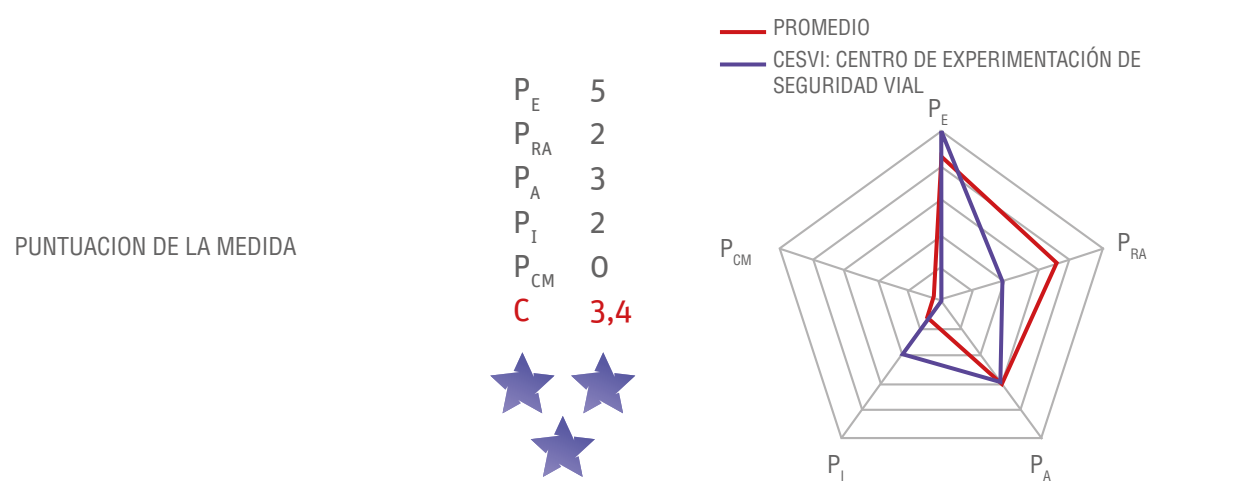
3.1.8. CESVI: CENTRO DE EXPERIMENTACIÓN DE SEGURIDAD VIAL (ARGENTINA, BRASIL, CHILE, COLOMBIA, MÉXICO)



FACTOR VEHÍCULO	CESVI: CENTRO DE EXPERIMENTACIÓN DE SEGURIDAD VIAL
ENTIDADES PROMOTORAS:	Centro de Experimentación de seguridad Vial (CESVI).
BENEFICIARIOS	Compradores de vehículos.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional – Supranacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	<p>Los Centros de Experimentación de Seguridad Vial, CESVI, son creados a través de CESVIMAP INTERNACIONAL, entidad participada por CESVIMAP España y MAPFRE INTERNACIONAL, junto al mercado asegurador local del país. Los Centros se realizan a imagen y semejanza del que existe en Ávila, España.</p> <p>Los CESVI creados se incorporan al RCAR (Research Council for Automobile Repairs), ente que agrupa a todos los centros de experimentación del mundo.</p>
DURACIÓN DE LA MEDIDA	<p>En 1996 se crean: CESVI Argentina, CESVI Brasil y CESVI México.</p> <p>En 1999 nace CESVI Colombia.</p> <p>En 2008 fue creada CESVI Agencia Chile, con el respaldo de CESVI Argentina.</p>
DESCRIPCIÓN	<p>CESVIMAP es una institución que MAPFRE creó en 1983 para la investigación en reparación de automóviles accidentados y la divulgación de las conclusiones obtenidas mediante cursos y publicaciones.</p> <p>La existencia de CESVIMAP ha sido muy positiva para los sectores aseguradores y reparadores del automóvil en España, por lo que MAPFRE decidió implantar centros de investigación en reparación de automóviles en países en los cuales su presencia represente una ayuda importante para las compañías aseguradoras y para el sector de post-venta y reparación.</p> <p>La internacionalización de CESVIMAP se debe a dos razones: apoyar a MAPFRE en su estrategia internacional y consolidar el objetivo de divulgar conocimientos en reparación. A la construcción de centros con filosofía CESVIMAP, CESVIS, se suma la formación de profesionales y el diseño o mejora de talleres y CAT en diversas partes del mundo.</p> <p>Hasta el momento, este ánimo difusor se ha concretado en la promoción y creación de CESVI BRASIL (1996), CESVI ARGENTINA (1996), CESVI MÉXICO (1998), CESVI FRANCE (1999), CESVI COLOMBIA (1999) y CESVI Agencia Chile (2008).</p> <p>En este campo, CESVIMAP realiza las siguientes funciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Asesora en la promoción y creación de nuevos centros. • Coordina las actividades entre ellos. • Promueve intercambios tecnológicos o el estudio conjunto de problemáticas comunes. • Asesora en la gestión de cada Centro y en su implementación social. <p>Además, CESVIMAP es miembro del R.C.A.R. (Research Council for Automobile Repairs), entidad internacional que ayuda a veinticuatro centros de diecisiete países con quienes comparte su principal objetivo: investigar en la reparación de los automóviles.</p>
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	Desde su creación, CESVI realiza un intenso trabajo en seguridad vial, software de peritaje, software antifraudes, capacitación de liquidadores y desarrollo del mercado reparador regional, entre otros. CESVI contribuye a generar un cambio que fomenta en la sociedad una conciencia madura sobre la prevención de accidentes y la seguridad vial.

Continuación a la medida de cesvi: centro de experimentación de seguridad vial

<p>ÉXITO</p>	<p>CESVI se dedica a la experimentación, formación e investigación aplicada como aporte a la modernización del sector asegurador y reparador del automóvil, habiendo alcanzado un elevado grado de penetración y reconocimiento en el mercado y en el ámbito gubernamental. Promueve el desarrollo de la seguridad vial desde la investigación de accidentes de tránsito, permitiendo determinar responsabilidades.</p> <p>CESVI desarrolla actividades de capacitación dirigidas a cubrir íntegramente temáticas del mercado asegurador, la industria automotriz en el mundo de la seguridad vial, respaldando sistemas de gestión y asegurando la inserción a nuevos parámetros tecnológicos.</p> <p>Colabora con los principales órganos de la administración pública y con empresas en temas de seguridad vial, para desarrollar acciones concretas sobre cualquier factor de riesgo al conducir un automóvil, haciendo especial hincapié en temas de Educación Vial.</p> <p>Realiza una importante labor de difusión de los resultados de las investigaciones y estudios ejecutados.</p>
--------------	---



<p>ANÁLISIS DE RESULTADOS</p>	<p>FORTALEZAS</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Centro de experimentación, formación e investigación que realiza un intenso trabajo en la mejora de la seguridad vial, en el vehículo y en otros factores. • Ha logrado un elevado grado de penetración y reconocimiento en el mercado y en el ámbito gubernamental, algo fundamental para mejorar la problemática de la accidentalidad.
	<p>DEBILIDADES</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Los resultados obtenidos de sus informes y las mejoras propuestas son orientativas y no de implementación obligatoria en el país.
	<p>OPORTUNIDADES</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Realización de campañas de concientización y promoción que permitan continuar penetrando en el mercado y ganando reconocimiento. • Posicionamiento como un actor clave de la seguridad vial en los países.

<p>REFERENCIAS</p>	<p>www.cesvi.com.ar; www.cesvibrasil.com.br; www.cesvi.cl; www.cesvicolombia.com; www.cesvimexico.com.mx</p>
--------------------	---

3.1.9. LATIN NCAP (AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE)



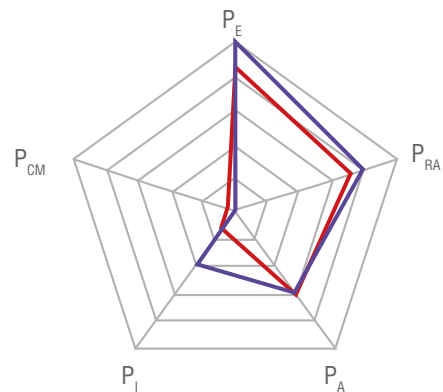
FACTOR VEHÍCULO	LATIN NCAP
ENTIDADES PROMOTORAS:	Iniciativa conjunta de la FIA, la Fundación FIA Región IV, el Global New Car Assessment Programme (GNCAP), la Fundación Gonzalo Rodríguez, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el International Consumer Research & Testing (ICRT).
BENEFICIARIOS	Grupos particulares de usuarios: Compradores de vehículos.
ÁMBITO TERRITORIAL DE APLICACIÓN	Nacional.
ACCIONES PARA SU IMPLEMENTACIÓN	<p>En una primera fase se evaluaba el comportamiento de los vehículos ante un impacto frontal. Los ensayos de impacto frontal se basan en la norma UNECE94 del WP29 de la PNU. Latín NCAP realiza estos ensayos a una velocidad mayor: 64 Km/h. El vehículo impacta un 40% de su frente contra una barrera deformable.</p> <p>En su segunda etapa se ha comenzado a evaluar el comportamiento de los vehículos ante impactos laterales.</p>
DURACIÓN DE LA MEDIDA	Fue lanzado como un proyecto piloto en 2010 con una duración inicial de 3 años. Actualmente está completamente implantado.
DESCRIPCIÓN	<p>Latín NCAP es un programa independiente de evaluación de autos nuevos, dirigido al público consumidor de América Latina y el Caribe (ALC), que basa su formato en los NCAP ya existentes.</p> <p>Latín NCAP replica programas similares desarrollados en América del Norte, Europa, Asia y Australia que han probado ser muy efectivos en el mejoramiento de la seguridad de vehículos motorizados.</p> <p>Tiene como objetivos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Brindar a los consumidores de ALC evaluaciones independientes e imparciales de seguridad de los autos nuevos. • Alentar a los fabricantes a mejorar el desempeño en seguridad de sus vehículos para la venta en la región ALC. • Alentar a los gobiernos de ALC a aplicar las regulaciones exigidas por la ONU referentes a los ensayos de choque para los vehículos de pasajeros.
COSTE DE IMPLEMENTACIÓN	Valor del coste real no disponible. Ha sido estimado como muy elevado.
¿POR QUÉ ES UNA BUENA PRÁCTICA?	<p>El establecimiento de NCAPs en todas las regiones del mundo, incluyendo Latinoamérica, es una recomendación del Plan Global de la Década de Acción por la Seguridad Vial de las Naciones Unidas 2011-2020 para mejorar la seguridad vehicular.</p> <p>Informa al público sobre los vehículos más seguros y ayuda a que los fabricantes tomen conciencia.</p>
ÉXITO	<p>Desde 2010, Latín NCAP ha llevado a cabo tres fases de ensayos de choques para la evaluación de la seguridad de los vehículos, valorando los autos más vendidos disponibles en los principales mercados de la región ALC.</p> <p>El proyecto piloto de Latín NCAP ha sido capaz de demostrar que el programa puede estimular exitosamente la concientización del público, gobiernos y fabricantes para prestar mayor atención a la seguridad de los vehículos.</p> <p>Para consolidar el progreso logrado, los socios de Latín NCAP proponen pasar de la fase inicial de proyecto piloto a la creación de una organización permanente para promover la disponibilidad de información sobre seguridad al consumidor de vehículos en la región ALC.</p>

Continuación a la medida de latin ncap

PUNTUACION DE LA MEDIDA



— PROMEDIO
— PROFESIONALIZACIÓN DE CONDUCTORES DE TAXI



ANÁLISIS DE RESULTADOS	FORTALEZAS	<ul style="list-style-type: none"> Latin NCAP supone una alianza entre diferentes sectores públicos y privados para mejorar la seguridad de los vehículos que se comercializan en la Región. Se está realizando una fuerte labor de difusión que genera conocimiento y demanda por parte de la sociedad hacia vehículos más seguros.
	DEBILIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Falta de apoyo por parte de los Gobiernos de algunos países. Necesidad de recursos para seguir mejorando los procedimientos de ensayo.
	OPORTUNIDADES	<ul style="list-style-type: none"> Incorporar a los Gobiernos de los países en la iniciativa, de manera que se desarrollen marcos legales que estén en concordancia con los principios de mejora de la seguridad de los vehículos que supone Latin NCAP. Los países más avanzados en esta línea pueden servir de ejemplo a países que comienzan a implantar medidas para mejorar la seguridad de los vehículos.
REFERENCIAS	Latin NCAP (www.latinncap.com)	

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

Se han analizado un total de 9 buenas prácticas en el campo del factor vehículo. Ninguna de las experiencias analizadas ha obtenido una calificación mayor de 4 y, por lo tanto, sólo se han alcanzado 4 estrellas. Siete de las experiencias tratadas tienen una calificación mayor o igual a 3, por lo que pueden considerarse experiencias 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. Una de las experiencias de éxito analizadas ha obtenido una valoración inferior a 2, considerada como experiencia de éxito a mejorar.

La calificación promedio de todas las medidas relativas al factor vehículo ha sido de 3,4.

PAÍS	EXPERIENCIA	CALIFICACIÓN
Internacional	Latín NCAP	
Perú	Sistema Nacional de Inspección Técnica Vehicular	★
Ecuador	Sistema de Inspección Técnica Vehicular	★
Costa Rica	Revisión Técnica Vehicular	★
Chile	Sistema de Inspección Técnica Vehicular	★
Argentina	Regulación aplicable a los vehículos nuevos	★
Internacional	CESVI: Centro de Experimentación de Seguridad Vial	
Uruguay	Plan motociclistas más seguros	★ ★
Brasil	SINIAV: Sistema Nacional de Identificación Automática de Vehículos	★

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

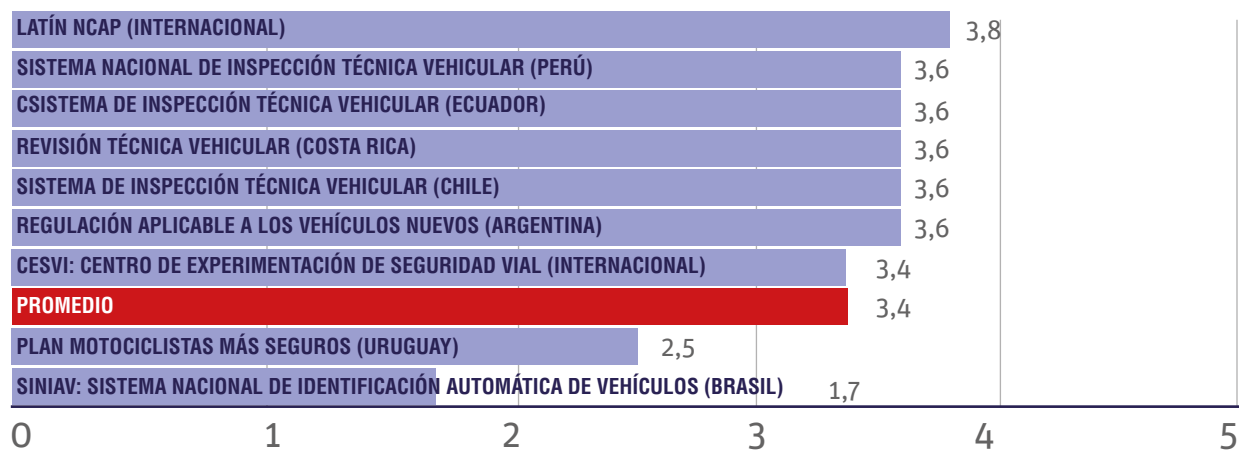
PAÍS	EXPERIENCIA	PUNTUACIÓN COSTE					CALIFICACIÓN
		P _E	P _{RA}	P _A	P _I	P _{CM}	
Internacional	Latín NCAP	5	4	3	2	0	3,8
Argentina	Regulación aplicable a los vehículos nuevos	5	4	3	0	0	3,6
Chile	Sistema de inspección técnica vehicular	5	4	3	0	0	3,6
Costa Rica	Revisión técnica vehicular	5	4	3	0	0	3,6
Ecuador	Sistema de inspección técnica vehicular	5	4	3	0	0	3,6
Perú	Sistema nacional de inspección técnica vehicular	5	4	3	0	0	3,6
Internacional	CESVI: centro de experimentación de seguridad vial	5	2	3	2	0	3,4
Uruguay	Plan motociclistas más seguros	2	4	3	2	2	2,5
Brasil	SINIAV: Sistema Nacional de Identificación Automática de Vehículos	2	2	3	0	0	1,7
VALORES PROMEDIO		4	4	3	1	0	3,3

Siendo:

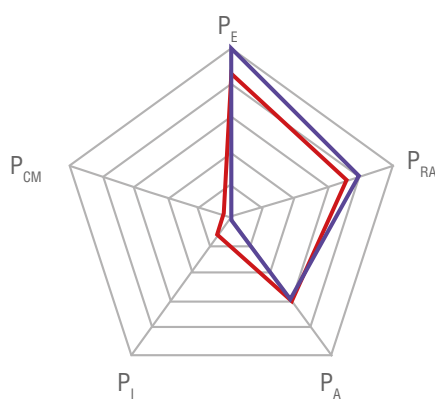
- P_E : Puntuación relativa al fortalecimiento de la estructura de seguridad vial.
- P_{RA} : Puntuación de la reducción directa de la accidentalidad.
- P_A : Puntuación del Alcance de la medida.
- P_I : Puntuación de las dificultades en la implementación.
- P_{CM} : Puntuación del Coste de puesta en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

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

FACTOR VEHÍCULO



REGULACIÓN APLICABLE A LOS VEHÍCULOS NUEVOS (Argentina)

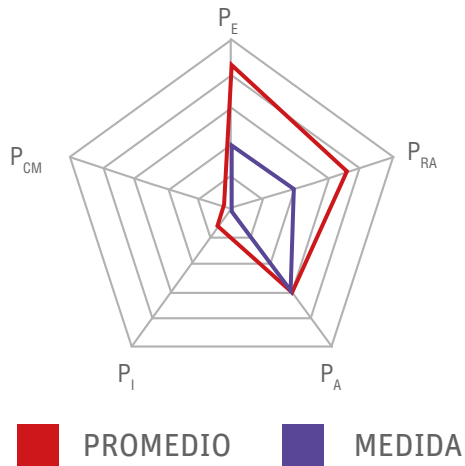


■ PROMEDIO ■ MEDIDA

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, puesta en marcha y mantenimiento penalizan la calificación final obtenida, situándola por debajo de los valores promedio de las medidas de factor vehículo analizadas.

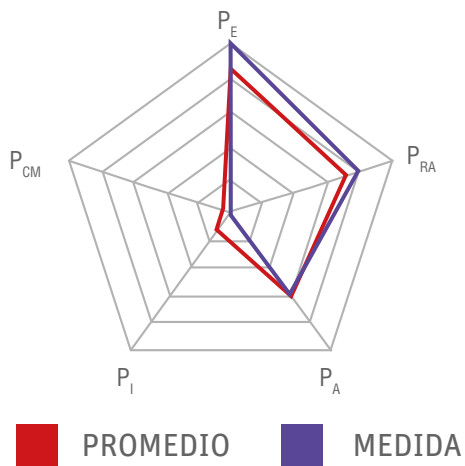
SISTEMA NACIONAL DE IDENTIFICACIÓN AUTOMÁTICA DE VEHÍCULOS - SINIAV (Brasil)



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

El sistema no tiene, por sí mismo, un impacto directo en la reducción de la accidentalidad y el elevado coste, tanto de instalación del chip en los vehículos como de la preparación de la infraestructura para la recopilación de datos, hacen que la calificación de la iniciativa sea inferior al promedio de las medidas analizadas.

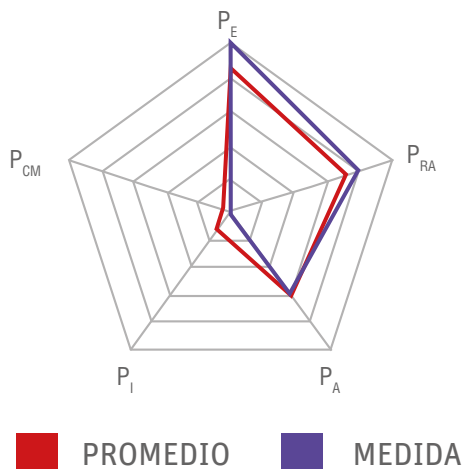
SISTEMA DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR (Chile)



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 automotor que circula por el país.

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

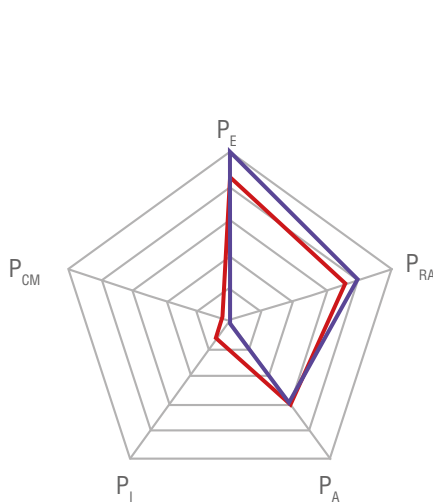
REVISIÓN TÉCNICA VEHICULAR (Costa Rica)



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

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

SISTEMA DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR (Ecuador)

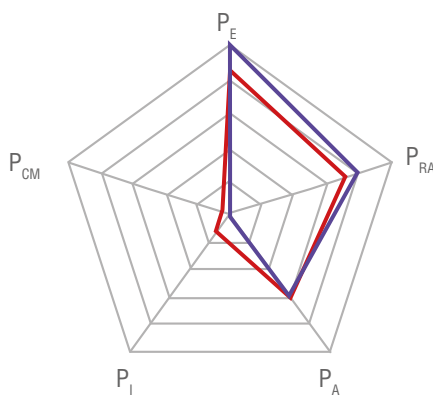


■ PROMEDIO ■ MEDIDA

En el año 2013 se implementó el Sistema Nacional de Revisión Técnica Vehicular con el que se fortaleció 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 del mantenimiento, así como las barreras legales y administrativas existentes para su puesta en funcionamiento, la sitúan por debajo de la calificación promedio.

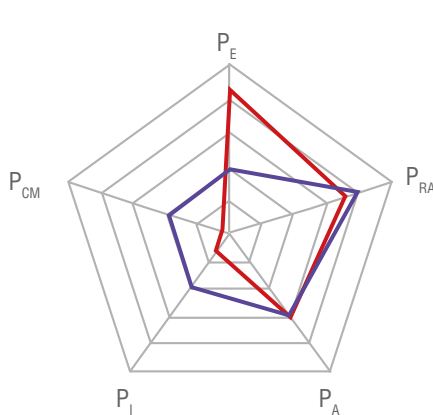
SISTEMA NACIONAL DE INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR (Perú)



■ PROMEDIO ■ MEDIDA

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

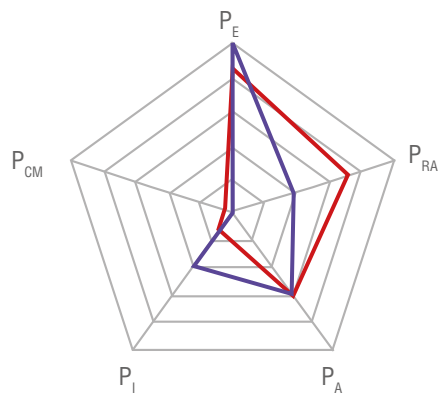
PLAN MOTOCICLISTAS MÁS SEGUROS (Uruguay)



■ PROMEDIO ■ MEDIDA

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

CESVI: CENTRO DE EXPERIMENTACIÓN DE SEGURIDAD VIAL (Internacional)

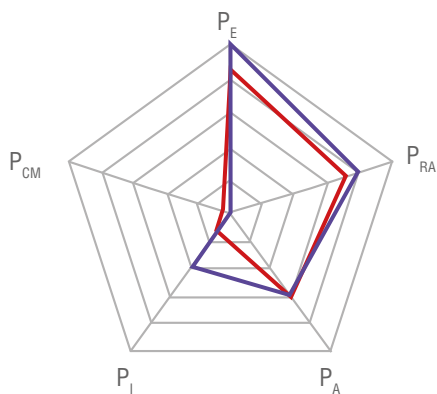


■ PROMEDIO ■ MEDIDA

Los Centros de Experimentación de Seguridad Vial fortalecen la estructura vial de los países, contribuyendo con sus actividades de investigación a la mejora de la seguridad vial, aunque no conlleven a una reducción clara y directa de la accidentalidad vial.

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

LATIN NCAP (Internacional)



■ PROMEDIO ■ MEDIDA

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 mejorar la seguridad vehicular, 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 aplica.

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

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

Los orígenes de la seguridad en los vehículos motorizados se remontan a la Primera Convención Internacional sobre el Tráfico celebrada en el año 1909 en París, en la que se introdujo el concepto de “homologación” para vehículos motorizados.

En la década de 1950, el aumento del parque automotor y la mejora de las redes viales, permitieron un considerable aumento de la velocidad de circulación, momento en el que se comenzó a tener en cuenta la importancia de la seguridad de los vehículos.

Actualmente, es posible afirmar que la seguridad de los vehículos motorizados se ha incrementado extraordinariamente, gracias a los importantes esfuerzos realizados en investigación, innovación en la industria, desarrollos legislativos nacionales e internacionales y las iniciativas de concientización de los usuarios.

En innovación, se ha progresado tanto en las tecnologías de seguridad que fomentan la protección “pasiva”, con la que se persigue reducir las consecuencias cuando se produce un accidente, como con los sistemas “activos” cuyo objetivo es evitar que se produzca el accidente.

En este documento se han analizado las principales medidas desarrolladas en los diferentes países de América Latina y el Caribe, enfocadas a disminuir la accidentalidad en el campo del factor vehículo. 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.

Como buenas prácticas pertenecientes al factor vehículo, se incluyen aquellas acciones enfocadas a evitar las fallas en los vehículos, como pueden ser las inspecciones técnicas periódicas. Ejemplos:

- Latín NCAP.
- Revisión técnica vehicular.
- CESVI: Centro de Experimentación de Seguridad Vial.

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

EXPERIENCIAS RECOGIDAS con máxima PRIORIDAD	JUSTIFICACIÓN
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 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 un factor 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 relación con la replicabilidad de las medidas estudiadas:

EXPERIENCIA	REPLICABILIDAD
Latín NCAP (Internacional). Calificación: 3,8	<ul style="list-style-type: none"> • 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 mejorar la seguridad vial de los vehículos que se comercializan en la Región.
Regulación aplicable a los vehículos nuevos (Argentina). Calificación: 3,6	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciativa legislativa específicamente diseñada para las particularidades de Argentina. • Para su aplicación y funcionamiento en otros países, es necesario la adecuada adaptación a las características propias de la industria y marco legal del país.
Sistema de inspección/revisión técnica vehicular (Chile, Costa Rica, Ecuador, Perú). Calificación: 3,6	<ul style="list-style-type: none"> • La implementación del sistema de Inspección/revisión técnica vehicular, requiere un adecuado desarrollo normativo para que se regule el procedimiento y la obligación a los propietarios de vehículos de realizar una revisión técnica de los mismos, según 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 asociadas a sanciones.
CESVI: centro de experimentación de seguridad vial (Internacional). Calificación: 3,4	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciativa de alcance internacional que ha demostrado su eficacia en diferentes países. • Su replicabilidad requiere un costo elevado, siendo de carácter privado.
Plan motociclistas más seguros (Uruguay). Calificación: 2,5	<ul style="list-style-type: none"> • Iniciativa nacional descentralizada, de limitado alcance, en la que participan instituciones públicas y privadas, y que no tiene indicadores de su efectividad. • Su replicabilidad en otros países es sencilla, sin necesidad de un desarrollo normativo específico.
SINIAV: Sistema Nacional de Identificación Automática de Vehículos (Brasil) Calificación: 1,7	<ul style="list-style-type: none"> • La implementación del sistema requiere un desarrollo normativo y tecnológico, para la adaptación del parque de vehículos y de la infraestructura, así como el desarrollo de un sistema de tratamiento de la información. • Para ser replicada en otros países es necesario, además del desarrollo tecnológico, un adecuado marco normativo.

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

- Principalmente, son iniciativas que estimulan la concientización del público, gobiernos y fabricantes para prestar mayor atención a la seguridad activa y pasiva de los vehículos.
- Son iniciativas reguladas a nivel nacional.





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

- No han tenido continuidad temporal.
- Elevado coste de implementación.
- Trabas legales para su puesta en marcha.




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

PAÍS	EXPERIENCIA	FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES
Argentina	Regulación aplicable a los vehículos nuevos 	<ul style="list-style-type: none"> • La generación de un marco legal es imprescindible para poder generar una mejora en los estándares de seguridad del parque automotor. • Las medidas son el resultado de un consenso entre el Gobierno y los fabricantes de vehículos, lo que aumenta sus posibilidades de éxito. 	<ul style="list-style-type: none"> • Los plazos de renovación natural del parque automotor, hacen que se dilate en el tiempo la incorporación generalizada de las mejoras de seguridad en los vehículos. • Se debería desarrollar un programa específico para la mejora de la seguridad de los vehículos de transporte de viajeros y de mercancías. 	<ul style="list-style-type: none"> • Sintonizar este tipo de iniciativas con Latin NCAP, como programa regional para la mejora de los estándares de seguridad de los vehículos nuevos que se comercializan en la Región.
Brasil	Sistema Nacional de Identificación Automática de Vehículos – SINIAV 	<ul style="list-style-type: none"> • Las medidas obtenidas constituyen una base de datos de vehículos, infracciones, accidentes, etc., alimentada y actualizada diariamente, cuyo análisis permite determinar e identificar los problemas y carencias existentes. • Esta información permite priorizar las actuaciones a realizar y la distribución de recursos, logrando una gestión más eficaz y una mejora de la seguridad vial del país. • La existencia de un marco legal que regula el sistema SINIAV garantiza su entrada en vigor. 	<ul style="list-style-type: none"> • Los plazos establecidos para la entrada en funcionamiento del sistema son muy dilatados en el tiempo. • Numerosos problemas legales para la instalación de los chips en los vehículos. 	<ul style="list-style-type: none"> • Mejorar el conocimiento de la seguridad vial en el país facilitando la toma de decisiones sobre las acciones a realizar para la mejora de la misma. • Proporcionar información para generar otro tipo de servicios de valor añadido para los usuarios.

Continúa página siguiente

PAÍS	EXPERIENCIA	FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES
Chile	<p>Sistema de Inspección Técnica Vehicular</p> 	<ul style="list-style-type: none"> La existencia de un marco legislativo garantiza el cumplimiento de la obligación de realizar la inspección técnica vehicular. La inspección técnica vehicular permite verificar que el parque de vehículos reúne las condiciones técnicas necesarias para garantizar la seguridad de la circulación. 	<ul style="list-style-type: none"> El sistema, debe estar acompañado de una fuerte labor de control asociada a multas, para garantizar, por sí mismo, un 100% de cumplimiento. 	<ul style="list-style-type: none"> Incorporar a la inspección técnica vehicular una acción de concientización de los conductores sobre la importancia de respetar las normas de circulación para mejorar la seguridad vial.
Costa Rica	<p>Revisión Técnica Vehicular</p> 	<ul style="list-style-type: none"> La existencia de un marco legislativo garantiza el cumplimiento de la obligación de realizar la inspección técnica vehicular. La inspección técnica vehicular permite verificar que el parque de vehículos reúne las condiciones técnicas necesarias para garantizar la seguridad de la circulación. 	<ul style="list-style-type: none"> El sistema debe estar acompañado de una fuerte labor de control asociada a multas, para garantizar, por sí mismo, un 100% de cumplimiento. 	<ul style="list-style-type: none"> Incorporar a la inspección técnica vehicular una acción de concientización de los conductores sobre la importancia de respetar las normas de circulación para mejorar la seguridad vial. Establecer un programa de control y seguimiento del cumplimiento de la obligación de realizar la RTV.
Ecuador	<p>Sistema de Inspección Técnica Vehicular</p> 	<ul style="list-style-type: none"> La existencia de un marco legislativo garantiza el cumplimiento de la obligación de realizar la inspección técnica vehicular a nivel nacional. La inspección técnica vehicular permite verificar que el parque de vehículos reúne las condiciones técnicas necesarias para garantizar la seguridad de la circulación, la protección de las personas y el cuidado del medio ambiente. 	<ul style="list-style-type: none"> Plazo largo para la entrada en vigor de la revisión técnica vehicular. El sistema, debe estar acompañado de una fuerte labor de control asociada a multas, para garantizar, por sí mismo, un 100% de cumplimiento. Faltan datos de las actividades de control del cumplimiento de la inspección. 	<ul style="list-style-type: none"> Incorporar a la inspección técnica vehicular una acción de concientización de los conductores sobre la importancia de respetar las normas de circulación para mejorar la seguridad vial. Establecer un programa de control y seguimiento del cumplimiento de la obligación de realizar la RTV.
Perú	<p>Sistema Nacional de Inspección Técnica Vehicular</p> 	<ul style="list-style-type: none"> La existencia de un marco legislativo garantiza el cumplimiento de la obligación de realizar la inspección técnica vehicular, como respuesta a una necesidad del país por el elevado volumen de parque automotor en circulación. La inspección técnica vehicular permite verificar que el parque automotor reúne las condiciones técnicas necesarias para garantizar la seguridad de la circulación, jugando un papel fundamental en su renovación. 	<ul style="list-style-type: none"> El sistema, debe estar acompañado de una fuerte labor de control asociada a multas, para garantizar, por sí mismo, un 100% de cumplimiento. 	<ul style="list-style-type: none"> Incorporar a la inspección técnica vehicular una acción de concientización de los conductores, sobre la importancia de respetar las normas de circulación para mejorar la seguridad vial. Establecer un programa de control y seguimiento del cumplimiento de la obligación de realizar la RTV.

Continua página siguiente

PAÍS	EXPERIENCIA	FORTALEZAS	DEBILIDADES	OPORTUNIDADES
Uruguay	<p>Talleres básicos para motos – Plan Motociclistas más Seguros – Causa Común</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Constituye una estrategia nacional y descentralizada, no solo en lo institucional sino además geográficamente, que implica la labor de instituciones públicas y privadas. El trabajo es realizado por un equipo integrado, con distintos perfiles y roles, con un objetivo común y claro. Todo esto aumenta las posibilidades de éxito de la medida. • El uso de los formularios establece un sistema de respaldo de datos para el seguimiento y evaluación continua, a fin de incorporar varios procesos e indicadores de resultados nacionales y locales. • El bajo coste de ejecución por taller facilita su replicabilidad en diferentes localidades. 	<ul style="list-style-type: none"> • Se trata de una experiencia aislada, con un breve periodo de duración. • No existen indicadores acerca de su efectividad. 	<ul style="list-style-type: none"> • Utilizar la experiencia como base para el desarrollo de talleres similares para otros colectivos de usuarios de la vía. • Conseguir una mayor implicación de entidades públicas y privadas.
Internacional	<p>CESVI: Centro de Experimentación de Seguridad Vial</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Centro de experimentación, formación e investigación que realiza un intenso trabajo en la mejora de la seguridad vial en el vehículo y otros factores. • Ha logrado un elevado grado de penetración y reconocimiento en el mercado y en el ámbito gubernamental, algo fundamental para mejorar la problemática de la accidentalidad. 	<ul style="list-style-type: none"> • Los resultados obtenidos de sus informes y las mejoras propuestas son orientativas y no de implementación obligatoria en el país. 	<ul style="list-style-type: none"> • Realización de campañas de concientización y promoción que permitan continuar penetrando en el mercado y ganando reconocimientos. • Posicionarse como actor clave de la seguridad vial en los países.
Internacional	<p>Latín NCAP</p> 	<ul style="list-style-type: none"> • Latin NCAP supone una alianza entre diferentes sectores públicos y privados para mejorar la seguridad de los vehículos que se comercializan en la Región. • Se está realizando una fuerte labor de difusión que genera conocimiento y demanda por parte de la sociedad hacia vehículos más seguros. 	<ul style="list-style-type: none"> • Falta de apoyo por parte de los Gobiernos de algunos países. • Necesidad de recursos para seguir mejorando los procedimientos de ensayo. 	<ul style="list-style-type: none"> • Incorporar a los Gobiernos de los países en la iniciativa, de manera que se desarrollen marcos legales que estén en concordancia con los principios de mejora de la seguridad de los vehículos que supone Latin NCAP. • Los países más avanzados en esta línea pueden servir de ejemplo a países que comienzan a implantar medidas para mejorar la seguridad de los vehículos.

5. CONCLUSIONES

5.1. EN RELACIÓN CON LA METODOLOGÍA DE VALORACIÓN

Tras la evaluación de las experiencias exitosas se han obtenido las siguientes conclusiones:

- La valoración que se ha realizado ha pretendido ser objetiva, partiendo de los datos disponibles; sin embargo, ante la ausencia de algunos datos, sobre todo en temas económicos, se han realizado estimaciones. Es por ello, que la valoración por parte de otro equipo de profesionales podría dar lugar a puntuaciones sensiblemente diferentes.
- Así mismo, 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 han obtenido una puntuación similar. Esto es debido a que en muchos casos ante la falta de datos concretos para la valoración se han aplicado criterios iguales para su estimación, obteniendo por ello la misma calificación final.
- Los resultados obtenidos en este informe no significan que las experiencias de baja calificación no sean replicables, sólo se brinda información de los factores evaluados y por el contrario, se incentiva a que se realicen acciones que busquen brindar seguridad en el vehículo.
- Si el deseo es replicar estas actividades, se deben analizar las evaluaciones presentadas para que las acciones resulten fortalecidas y representen mejores resultados.

Las mejores calificaciones han sido obtenidas por experiencias relativas a los centros de experimentación y control en seguridad vial. La seguridad vehicular es un campo en continua evolución, en el que constantemente se desarrollan nuevos sistemas de seguridad y el complemento o evolución de algunos ya existentes.

5.2. EN RELACIÓN CON LAS EXPERIENCIAS DE ÉXITO ANALIZADAS

Si bien se reconoce que todas las experiencias recogidas en este informe son positivas desde el punto de vista de la seguridad vial, es preciso realizar el siguiente análisis crítico, a modo

de conclusión global, con el objeto de que la replicabilidad en otros países busque subsanar las limitaciones encontradas:

- ✓ Cualquier medida dirigida a mejorar la colocación de dispositivos de seguridad en los vehículos desde la perspectiva legal, debe realizarse con total prioridad y de común acuerdo con los Gobiernos, que deben adherir y apoyar estas iniciativas, para mejorar su desarrollo e implementación y reducir los elevados plazos para la penetración total en el mercado de los vehículos. La falta de apoyo que existe en algunos países, hace que iniciativas como Latin NCAP tengan resultados limitados geográficamente. Medidas como la regulación a nuevos vehículos implantada en Argentina, deberá esperar varios años para ser realmente efectiva, debido a las bajas tasas de renovación del parque de vehículos. Los Centros de Experimentación de Seguridad Vial como CESVI (o similares), que existen en numerosos 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 actualmente. 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 la inspección vehicular, sino que es necesario, además, 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 cuanto a los medios de control del cumplimiento y 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 para 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, puesto que 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 en las escuelas de conducción, para garantizar que todos los usuarios de motocicleta adquieren los conocimientos relacionados con la seguridad vial.

