



Actividades para **promover la seguridad vial** y el apoyo a las víctimas con traumatismos causados por accidentes de tránsito

Una guía para organizaciones no gubernamentales



Organización
Mundial de la Salud



Alianza Mundial de ONG
para la Seguridad Vial

Catalogación por la Biblioteca de la OMS:

Actividades para promover la seguridad vial y el apoyo a las víctimas con traumatismos causados por accidentes de tránsito: una guía para organizaciones no gubernamentales.

1.Accidentes de tránsito – prevención y control. 2.Heridas y traumatismos – prevención y control. 3.Seguridad. 4.Promoción de la salud. 5.Maniobras políticas. 6.Aplicación de la ley. 7.Organizaciones. I.Organización Mundial de la Salud.

ISBN 978 92 4 350332 5 (Clasificación NLM: WA 275)

© Organización Mundial de la Salud 2012

Se reservan todos los derechos. Las publicaciones de la Organización Mundial de la Salud están disponibles en el sitio web de la OMS (www.who.int) o pueden solicitarse a Ediciones de la OMS, Organización Mundial de la Salud, 20 Avenue Appia, 1211 Ginebra 27, Suiza (tel.:+41 22 791 3264; fax: +41 22 791 4857; correo electrónico: bookorders@who.int).

Las solicitudes de autorización para reproducir o traducir las publicaciones de la OMS - ya sea para la venta o para la distribución sin fines comerciales - deben dirigirse a Ediciones de la OMS, a través del sitio web: (http://www.who.int/about/licensing/copyright_form/en/index.html).

Las denominaciones empleadas en esta publicación y la forma en que aparecen presentados los datos que contiene no implican, por parte de la Organización Mundial de la Salud, juicio alguno sobre la condición jurídica de países, territorios, ciudades o zonas, o de sus autoridades, ni respecto del trazado de sus fronteras o límites. Las líneas discontinuas en los mapas representan de manera aproximada fronteras respecto de las cuales puede que no haya pleno acuerdo. .

La mención de determinadas sociedades mercantiles o de nombres comerciales de ciertos productos no implica que la Organización Mundial de la Salud los apruebe o recomiende con preferencia a otros análogos. Salvo error u omisión, las denominaciones de productos patentados llevan letra inicial mayúscula.

La Organización Mundial de la Salud ha adoptado todas las precauciones razonables para verificar la información que figura en la presente publicación, no obstante lo cual, el material publicado se distribuye sin garantía de ningún tipo, ni explícita ni implícita. El lector es responsable de la interpretación y el uso que haga de ese material, y en ningún caso la Organización Mundial de la Salud podrá ser considerada responsable de daño alguno causado por su utilización.

Impreso en Suiza.

Índice

- 2** **Agradecimientos**
- 3** **Introducción**
- 3** **Antecedentes**
- 6** **Organizaciones no gubernamentales en pro de la seguridad vial y de las víctimas con traumatismos causados por accidentes de tránsito**
- 7** **Valor añadido de las campañas de promoción orquestadas por organizaciones no gubernamentales**
- 8** **Principios rectores para una promoción activa de la seguridad vial y del apoyo a las víctimas con traumatismos causados por accidentes de tránsito**
- 11** **Iniciativas de promoción**
- 11** **Evaluar terreno**
 - Examinar la situación de la seguridad vial del país
 - Identificar mecanismos políticos que influyan en la creación o modificación de una legislación
 - Captar asociados
 - Lista de comprobación: evaluación del terreno
- 13** **Preparar las actividades**
 - Definir los objetivos
 - Formular una estrategia
 - Lista de comprobación: preparación del terreno
- 15** **Emprender las actividades**
 - Preparar material de promoción y apoyo
 - Organizar eventos
 - Identificar paladines
 - Conseguir la participación de los medios de comunicación
 - Utilizar las redes sociales
 - Lista de comprobación: inicio de las actuaciones
- 21** **Examinar los progresos**
 - Lista de comprobación: examen de los progresos
- 22** **Conclusión**
- 24** **Estudios de casos**
- 30** **Enlaces conexos**



Safe Kids de China conmemora el Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tránsito, en Shangai

Agradecimientos

La Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Alianza Mundial de Organizaciones No Gubernamentales para la Seguridad Vial desean expresar su más profundo reconocimiento a Bloomberg Philanthropies por su contribución financiera para la publicación de esta guía. Asimismo, desearían agradecer su colaboración a Laura Sminkey, que preparó el proyecto; a Elena Altieri, Saul Billingsley, Anneke Bosma, Brigitte Chaudhry, Ann Dellinger, Adnan Hyder, Meleckidzedek Khayesi, Etienne Krug, Kelly Larson, Jeffrey Lunnen, Jeannot Mersch, Andrew Murie, Evelyn Murphy, Nada Osseiran, Margie Peden, Manuel Ramos, Eric Remacle, Eugênia Rodrigues, Doug Roehler, Christian Thomas y Jeffrey Witte que se encargaron de la revisión; a Jelica Vesic por su apoyo editorial; a Hélène Dufays por el apoyo administrativo; y a Aleen Squires por el diseño y maquetación.



Introducción

Un grupo de organizaciones no gubernamentales que se dedican a la seguridad vial y a las víctimas con traumatismos causados por accidente de tránsito y forman parte del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, propuso la elaboración de esta guía con la finalidad de ayudar a organizaciones no gubernamentales en sus esfuerzos por conseguir que las carreteras de todo el mundo sean más seguras. Se acordó que las campañas de promoción y apoyo eran un área en la que todas estas organizaciones podían trabajar con efectividad, sin importar cuáles fueran sus recursos. Esta guía constituye un intento de definir más claramente

el papel de dichas organizaciones en materia de promoción y apoyo. Se dirige en particular a las que disponen de recursos limitados y se espera que sea un instrumento práctico que puedan utilizar para promover la seguridad vial y apoyar a las víctimas con traumatismos causados por accidentes de tránsito, en particular durante el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Esta publicación orienta sobre los tipos de iniciativas que estas organizaciones pueden emprender y facilita varias listas de comprobación pertinentes, así como estudios de casos en todo el mundo. Ofrece además una serie de enlaces para acceder a diversos sitios web de utilidad.

Antecedentes

Los accidentes en carretera causan la muerte de cerca de **1,3 millones de personas** y la incapacidad de otros varios millones. Alrededor de un 90% de las muertes y de los traumatismos causados por accidentes de tránsito ocurren en países de ingresos bajos e ingresos medianos bajos. Desde hace muchos años tanto las Naciones Unidas como sus Estados Miembros han reconocido que los accidentes de tránsito plantean un problema. Sin embargo, solo en este último decenio cuando la cuestión ha empezado a cobrar el protagonismo que merece entre los asuntos más acuciantes que figuran en los programas mundiales para la salud y el desarrollo internacionales.

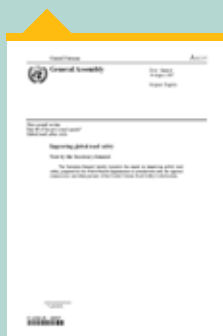
A raíz de que, en 2004, la OMS y el Banco Mundial publicaran el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito* (véase la sección sobre «enlaces conexos», al final del documento), varias resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas y de la Asamblea Mundial de la Salud alentaron a los Estados Miembros a dar prioridad a la seguridad vial y a adoptar medidas que ya habían demostrado ser eficaces para reducir las muertes relacionadas con accidentes de tránsito. Como prueba de que este apoyo político va creciendo, la comunidad internacional ha organizado varios eventos mundiales destacados de los cuales organizaciones no gubernamentales se han hecho cargo en gran medida y de forma visible. Este tipo de iniciativas ha potenciado los esfuerzos por salvar vidas en las carreteras de todo el mundo.



Gobiernos y asociados celebran el lanzamiento del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 en Camboya

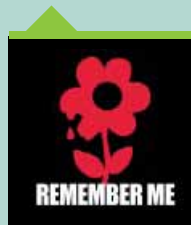
Fechas destacadas de las actividades mundiales recientes en pro de la seguridad vial

Agosto de 2003:
el Secretario General de las Unidas publica el primer *informe sobre la crisis mundial de la seguridad vial*



Abril de 2004:
el Día Mundial de la Salud se celebra con el lema «La seguridad vial no es accidental»; la OMS y el Banco Mundial publican el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*

Octubre de 2005:
la Asamblea General de las Naciones Unidas, en su 60º periodo de sesiones adopta la resolución A/RES/60/5 que invita a los Estados Miembros a instaurar un Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tránsito



Junio de 2006:
Lanzamiento en Londres de la campaña Carreteras seguras (véase el recuadro 1)



2004

2006

2003

Noviembre de 2003:
la Asamblea General de las Naciones Unidas, en su 58º periodo de sesiones adopta la resolución A/RES/58/9 sobre *la crisis mundial de la seguridad vial*



Mayo de 2004:
la 57ª Asamblea Mundial de la Salud adopta la resolución WHA57.10 sobre *seguridad vial y salud*

Octubre de 2004:
creación del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, en Ginebra, que cuenta con varias organizaciones no gubernamentales como miembros fundadores

2005





Abril de 2007:

La Primera Semana Mundial sobre la Seguridad Vial de las Naciones Unidas; La OMS publica *Youth and road safety* [Los jóvenes y la seguridad vial]

Mayo de 2009:

Primera reunión mundial de organizaciones no gubernamentales para la prevención de accidentes de tránsito y apoyo a sus víctimas, celebrada en Bruselas;

Las organizaciones no gubernamentales adoptan la Declaración de Bruselas



Marzo de 2010:

Segunda reunión mundial de organizaciones no gubernamentales para la prevención de accidentes de tránsito y apoyo a sus víctimas, celebrada en Washington, DC

Marzo de 2010:

la Asamblea General de las Naciones Unidas, en su 64º periodo de sesiones adopta la resolución A/RES/64/255 en virtud de la cual se proclama oficialmente el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020



2008

2010

2007

2009

2011



Junio de 2009:

la OMS publica el *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial*

11 de mayo de 2011:

Lanzamiento del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020 celebrado en el mundo entero (véase el recuadro 2).



Noviembre de 2009:

Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, celebrada en Moscú; los Estados Miembros adoptan la Declaración de Moscú

Organizaciones no gubernamentales en pro de la seguridad vial y de las víctimas con traumatismos causados por accidente de tránsito

Las organizaciones no gubernamentales que trabajan en pro de la seguridad vial y de las víctimas con traumatismos ocasionados por accidentes de tránsito difieren considerablemente en cuanto a sus orígenes, ámbitos de influencia y recursos. Muchas fueron creadas por personas directamente afectadas por accidentes de tránsito, ya sea por haber perdido a un ser amado o ser ellos mismos las víctimas. Para estas personas, la seguridad vial es un asunto profundamente personal, y aportan su pasión y convicciones a la causa. Sus testimonios ayudan a transmitir una sensación de urgencia. Otras organizaciones no gubernamentales están compuestas por miembros y se encargan de promover los derechos de grupos concretos de usuarios de las vías públicas, tales como peatones, ciclistas o motoristas. También las hay que están más enfocadas a la investigación o a políticas en materia de seguridad vial, como es el caso de las asociaciones profesionales que defienden su postura basándose en pruebas científicas y en el prestigio de sus miembros. En cuanto a su ámbito de influencia, algunas de las organizaciones

se centran particularmente en brindar apoyo después del accidente, promoviendo mejores servicios de emergencia y normas nacionales de atención social, médica y legal para las víctimas y sus familias. Otras solicitan o ejecutan ellas mismas proyectos modestos de seguridad vial en torno a factores fundamentales como los cinturones de seguridad, los cascos o los reflectantes que aumentan la visibilidad en carretera. Algunas abordan la seguridad vial como parte de una cuestión más amplia de movilidad sostenible. En razón de su carácter dispar, las capacidades varían considerablemente en lo que se refiere a recursos humanos y financieros y a conocimientos técnicos sobre seguridad vial. Sin importar sus antecedentes, cometidos y activos, todas las organizaciones no gubernamentales trabajan de una forma u otra en promover la seguridad vial y apoyar a las víctimas de accidentes, y formulan propuestas sobre las mejores estrategias posibles para realizar las labores que pueden beneficiar a la causa de la seguridad vial.

RECUADRO 1

Campaña «Carreteras seguras» y organizaciones no gubernamentales: cumplir con el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020



La escuela Filomena Blanco en Costa Rica expresa su apoyo a la seguridad vial y a la campaña Carreteras seguras

La campaña «Carreteras seguras», puesta en marcha por la FIA Foundation en 2006, ha estado luchando para que la seguridad vial se mantenga firmemente entre las prioridades internacionales. Las organizaciones no gubernamentales han sido una parte integral de la estrategia de la campaña, con miras a crear una coalición a escala mundial.

Durante los primeros años de la campaña, organizaciones no gubernamentales tales como Amend en Ghana, Madres de negro en la Guyana, Chariots of Destiny en Kenya y Kunhadi en el Líbano contribuyeron considerablemente a que, en marzo de 2008, se lograra presentar a Ban Ki-moon, Secretario General de las Naciones Unidas, una petición mundial firmada por un millón de personas. En octubre de 2008, la campaña, con la ayuda de la Asia Injury Prevention Foundation, organizó en Viet Nam un evento promocional de gran relevancia. Ésta fue la ocasión de llamar por

Valor añadido de las campañas de promoción orquestadas por organizaciones no gubernamentales

Las campañas de promoción pueden definirse como un conjunto de actividades destinadas a reforzar los conocimientos sobre una cuestión determinada con objeto de influir en programas, políticas y recursos relacionados con la misma. Es un componente esencial de las labores relacionadas con la prevención de traumatismos causados por accidentes de tránsito. Por muy diversas que sean las organizaciones no gubernamentales que se ocupan de seguridad vial y de las víctimas con traumatismos ocasionados por el tránsito, la mayoría de ellas tiene una característica en común: la participación en algún tipo de campaña de promoción. Las hay que se centran en dar a conocer aspectos de la seguridad vial en general, mientras que otras forman grupos de presión para promover entre los responsables políticos la aplicación de cambios legislativos concretos. En algunos lugares, las organizaciones no gubernamentales están en ventaja frente a gobiernos y organismos internacionales gracias a su flexibilidad, rapidez de respuesta y libertad de expresión. Cuando estas organizaciones se crean tras un trágico accidente de tránsito, los representantes de las mismas pueden exigir con una autoridad particular que se adopten medidas. Todas ellas tienen un potencial enorme para promover activamente y con eficacia la seguridad y contribuir

a salvar vidas. Las campañas de promoción pueden utilizarse con muchas finalidades, entre las cuales, aunque no limitadas a ellas, figuran las siguientes:

- llamar la atención sobre la seguridad vial en general;
- fomentar el compromiso de los responsables políticos por asuntos relacionados con la seguridad vial;
- corregir las ideas equivocadas de la población sobre las causas y los posibles métodos de prevención de los accidentes de tránsito;
- promover cambios en los actuales programas y políticas nacionales orientados a la prevención y a los servicios, en particular los relativos a rehabilitación para las víctimas con traumatismos físicos y psicológicos;
- transmitir mensajes al público en general sobre la necesidad de cambiar algunos comportamientos determinados;
- crear asociaciones y coaliciones eficientes;
- aumentar la financiación de políticas y programas de apoyo a la seguridad vial y a las víctimas con traumatismos causados por accidentes de tránsito;
- fomentar una demanda de seguridad vial entre la población.

primera vez la atención del público sobre el periodo de 10 años dedicado a la seguridad vial, y de presentar a la embajadora de la campaña, la estrella de cine malaya Michelle Yeoh que desfiló con 2000 niños por las calles de Hanoi. Este acontecimiento marcó el inicio de una gira mundial por las capitales de todo el mundo mediante la cual la campaña fue reuniendo apoyos políticos para el Decenio.

En colaboración con organizaciones no gubernamentales nacionales y locales, como agrupaciones nacionales del automóvil, se han ido organizando eventos en cada continente en países como Argentina, Bangladesh, Camboya, Costa Rica, los Estados Unidos de América, Reino Unido y la República Unida de Tanzania. En cada etapa de la gira se recolectaron apoyos políticos de alto nivel que garantizaron atención y cobertura en sus terrenos políticos y medios de comunicación respectivos. Con el apoyo de

numerosas organizaciones no gubernamentales, las actividades de promoción de alto nivel encabezadas por la campaña, llevaron finalmente a la organización de la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, que se celebró en Moscú, en noviembre de 2009, contó con la participación de más de 150 países y en donde se hizo un llamamiento para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011- 2020. En marzo de 2010, la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó oficialmente el Decenio. Aunque la campaña Carreteras seguras facilitó un marco de trabajo general, el Decenio no podría haberse logrado sin el trabajo arduo, activismo imaginativo y unidad de objetivos demostrados por las organizaciones no gubernamentales, en particular en los ámbitos nacionales y locales.

Consulte la página web: <http://www.makeroadssafe.org/es/Pages/default.aspx>

Principios rectores para una promoción activa de la seguridad vial y del apoyo a las víctimas con traumatismos causados por accidentes de tránsito

Considerando que los entornos políticos y financieros en los que se desenvuelven las organizaciones no gubernamentales son a veces problemáticos, es importante que éstas aprovechen al máximo los esfuerzos invertidos en promoción. Para ello, sería útil tener en mente algunos principios rectores.

- **Es importante comprometerse a largo plazo.** Rara vez se consiguen cambios de la noche a la mañana e, incluso en los países que mejor funcionan en el mundo, se ha tardado años en conseguir una disminución de las muertes causadas por accidentes de tránsito.
- **Es esencial aplicar un enfoque estratégico.** Algunas organizaciones no gubernamentales tienen tendencia a diversificar los ámbitos de sus actividades, lo que no siempre da buenos resultados. Es preferible centrar cuidadosamente los esfuerzos, con objeto de optimizar la utilización de tiempo y recursos limitados, aumentando así las posibilidades de éxito. Hay que fijar objetivos realistas.
- **Es fundamental asegurarse de que las actividades se basan en las mejores pruebas científicas.** Las organizaciones no gubernamentales deben sostener un diálogo permanente con expertos en seguridad vial para mantenerse informadas sobre los últimos descubrimientos y prácticas en la materia, utilizando esos conocimientos para mejorar las investigaciones y actividades en curso. En algunas situaciones, los mejores datos probatorios pueden estar en contradicción con las ideas comunes, y las organizaciones no gubernamentales pueden desempeñar un papel a la hora de poner de manifiesto esas incoherencias.
- **Resulta práctico utilizar materiales que ya existen para así evitar la duplicación de esfuerzos.** Muchas organizaciones ofrecen instrumentos que pueden ser útiles para apoyar iniciativas nacionales y locales en materia de seguridad vial. Este material debería adaptarse a la audiencia destinataria y traducirse a los idiomas correspondientes. A continuación y al final de este documento se facilitan enlaces a algunos sitios web que presentan información sobre estudios de casos.
- **Es vital trabajar en colaboración con asociados.** Pocas organizaciones no gubernamentales pueden conseguir resultados sin contar con el apoyo de asociados del gobierno, de la comunidad académica, del sector privado, de fundaciones o de organismos tales como la policía, los bomberos y los servicios médicos. También puede resultar beneficioso ponerse en contacto con otras organizaciones no gubernamentales con objeto de coordinar mensajes, apoyarse unos a otros en la ejecución de actividades y generar recursos. No hay que subestimar la importancia de colaborar con asociados que estén promocionando medidas similares, para conseguir una comunidad que hable con una sola voz.
- **Es esencial que se examinen con regularidad los progresos realizados.** Aunque la mayor parte de las actividades de promoción contribuyan a aumentar la sensibilización general, algunas de ellas se centran en cuestiones más concretas contribuyendo así con una mayor eficiencia a cambios concretos y cuantificables. Aunque una organización carezca de la capacidad de realizar un seguimiento detallado de sus programas, resulta útil esforzarse concienzudamente en identificar desde el principio algunos indicadores de resultados. Éstos pueden entonces utilizarse para comparar los avances conseguidos antes y después de las labores de promoción y determinar cuáles son las actividades que se han de reorientar de alguna manera.



RECUADRO 2

DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2011-2020: SALVAR MILLONES DE VIDAS

El 11 de mayo de 2011, se celebró en todo el mundo el lanzamiento del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 - 2020. De Sri Lanka a Albania y de Etiopía a Perú, presidentes y primeros ministros, ministros de transportes, de salud y otros, jefes ejecutivos de organismos internacionales y de empresas, víctimas con traumatismos causados por el tránsito y sus familias, y otros ciudadanos interesados manifestaron su compromiso con el objetivo del Decenio: salvar 5 millones de vidas. En los más de 100 países que celebraron este lanzamiento, las organizaciones no gubernamentales desempeñaron un papel importante organizando y albergando eventos de promoción para llamar la atención del público sobre el Decenio.

Se reconoce que el Decenio es una oportunidad única de salvar vidas en las vías de tránsito de todo el mundo. El Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial fue elaborado por el Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial y otras partes interesadas. Propone una serie de medidas para asegurar que los objetivos del Decenio se hagan realidad y facilita un marco general para las actividades que pueden realizarse dentro del contexto de este Decenio. En el Plan se establecen cinco categorías de actividades o «pilares», a saber:

- gestión de la seguridad vial;
- vías de tránsito y movilidad más seguras;
- vehículos más seguros;
- usuarios de vías de tránsito más seguros;
- respuesta tras los accidentes.

Mediante sus actividades de promoción las organizaciones no gubernamentales pueden pedir que se adopten medidas para todos los pilares del Plan Mundial. A continuación, clasificados por pilares del Plan Mundial, se facilitan algunos ejemplos de aspectos en los cuales estas organizaciones podrían influir:

En lo referente al Pilar 1 sobre gestión de la seguridad vial:

- establecimiento de un organismo rector nacional para la seguridad vial;
- formulación de una estrategia nacional coordinada por ese organismo rector;
- objetivos realistas a largo plazo para las actividades nacionales.

En lo referente al Pilar 2 sobre vías de tránsito y movilidad más seguras:

- establecimiento de objetivos para eliminar las vías de alto riesgo antes de 2020;
- la asignación de un mínimo de 10% de todas las partidas presupuestarias correspondientes a vías transitables para que éstas tengan una infraestructura más segura
- planificar el uso del suelo con objeto de responder a las necesidades de una movilidad segura para todos los usuarios de las vías de tránsito.

En lo referente al Pilar 3 sobre vehículos más seguros:

- ejecución de nuevos programas de evaluación de vehículos en todas las regiones del mundo;





El lanzamiento del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 se celebró en más de 100 países de todo el mundo.

- acuerdos para garantizar que todos los nuevos vehículos de motor estén equipados con cinturones de seguridad que cumplan con normativas y reglamentos;
- aplicación de reglamentos para la protección de los peatones.

En lo referente al Pilar 4 sobre usuarios de vías de tránsito más seguros:

- nuevas leyes o normas o una aplicación más rígida de las que ya existan para combatir riesgos tales como conducir con exceso de velocidad o bajo los efectos de la bebida, o no utilizar cascos, cinturones de seguridad y dispositivos de seguridad para menores;
- políticas y prácticas completas para reducir los traumatismos causados por accidentes de tránsito relacionados con el trabajo;
- creación de un sistema gradual de licencias de conducir para los conductores noveles.

En lo referente al Pilar 5 sobre respuesta tras los accidentes:

- un número telefónico único para emergencias para todo el país;
- rehabilitación de las víctimas para atenuar los traumatismos físicos y psicológicos;
- una investigación exhaustiva de los accidentes y la aplicación de una respuesta jurídica eficaz, así como indemnizaciones justas para las familias de las víctimas.

El Decenio atañe a todas las personas. Las organizaciones no gubernamentales en pro de la seguridad vial y de las víctimas con traumatismos ocasionados por accidentes de tránsito deben asumir una función especial, personalizando la cuestión, creando una sensación de urgencia y generando una demanda de seguridad por parte del público. Este tipo de organizaciones no gubernamentales pueden también funcionar como observadores críticos, supervisando en qué medida sus gobiernos respectivos cumplen con los compromisos establecidos en el Decenio. Teniendo en cuenta su potencial como motores de cambio eficaces, sería útil que varias de esas organizaciones enfocaran sus actividades de promoción de una forma más estratégica, ya que sus contribuciones son esenciales para asegurar la consecución del objetivo del Decenio: salvar 5 millones de vidas.

Para más información sobre el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 -2020, consulte la página web oficial en donde también encontrará la publicación: Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 -2020: el lanzamiento mundial http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/es/index.html



Iniciativas de promoción

En cuestiones de promoción, las organizaciones no gubernamentales participan en una serie de actividades que van desde fomentar una mayor sensibilización en general, hasta crear grupos de presión para conseguir un cambio legislativo concreto. A continuación se describen varias de estas actividades, muchas de las cuales pueden llevarse a cabo incluso con recursos limitados. Si bien esta descripción se presenta paso a paso, no es necesario que la ejecución siga estrictamente ese mismo orden. Por ejemplo, una organización no gubernamental puede identificar a un defensor en una fase del proceso anterior a la establecida en este documento. Después de cada etapa se facilita una lista de comprobación. En todas las fases las organizaciones no gubernamentales deberían implicarse en una labor sostenida para aumentar su capacidad en materia de seguridad vial, buscando para ello orientación por parte de otros asociados.

Evaluar el terreno

1. Examinar la situación de la seguridad vial del país

Si quieren una estrategia para planificar sus intervenciones, las organizaciones no gubernamentales deberían conseguir que los responsables en la materia examinen la situación de la seguridad vial en sus respectivos países o comunidades. Asimismo deberían entablar un diálogo con las autoridades gubernamentales y con las personas que trabajan en primera línea, tales como oficiales de policía y personal paramédico y hospitalario. Los expertos en seguridad vial de los sectores gubernamentales y académicos pueden compartir sus conocimientos sobre la naturaleza del problema y las respuestas halladas hasta el día de hoy. Para completar esos debates, las organizaciones no gubernamentales deberían examinar cuidadosamente los contenidos del *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial*, del *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*, de los acuerdos y convenios pertinentes de las Naciones Unidas y de otras fuentes fiables para determinar cuáles de las recomendaciones propuestas deberían todavía abordar sus gobiernos respectivos. Esta fase inicial permitirá hacerse una idea general de la situación en la que se encuentra la seguridad vial de la nación o comunidad, cuáles son las siguientes medidas que se han de adoptar y dónde tiene que centrar sus esfuerzos la organización.

2. Identificar mecanismos políticos que influyan en la creación o modificación de una legislación

A menudo, las actividades de promoción de las organizaciones no gubernamentales se centran en fomentar la creación o modificación de una legislación nacional sobre seguridad vial. Los enfoques varían según los países dependiendo de la forma en que se formulan y aplican las políticas y las leyes. Por consiguiente, es esencial conocer el funcionamiento interno del sistema legislativo antes de emprender una campaña para crear o modificar la legislación. Las organizaciones no gubernamentales deberían tratar de contar con la asesoría de expertos en la materia y, en particular, con la ayuda de las mismas instancias

normativas. En caso de desear introducir una ley en un órgano legislativo, estas organizaciones deberían intentar identificar a un legislador dispuesto a llamar la atención sobre la seguridad vial en general y a apoyar un cambio legislativo en particular (véanse los estudios de casos 1 y 2). Asimismo, las organizaciones no gubernamentales deberían enterarse de las ocasiones de aportar su contribución a lo largo de unos procesos de formulación de leyes que a veces toman tiempo. Por ejemplo, en algunos países, una vez que se haya iniciado este proceso legislativo, la población tiene la oportunidad de colaborar con sus comentarios al proyecto de ley antes de su terminación.

3. Captar asociados

Rara vez un actor puede lograr por sí solo un cambio; por consiguiente, en general es conveniente identificar y reunir a un grupo de asociados de diversos sectores de la sociedad que compartan una inquietud común pero que aporten diferentes tipos de conocimientos y experiencias a la tarea (véanse los estudios de casos 3 y 4). En un primer tiempo, lo práctico sería que una organización no gubernamental determinara o localizara a los grupos interesados en seguridad vial y empezara a estudiar cuáles de ellos serían los asociados que mejor podrían respaldar sus esfuerzos. Éstos asociados podrían hallarse en el gobierno nacional o local, en la comunidad académica, en los medios de comunicación, en el sector privado u otras áreas de la sociedad, y podrían brindar su apoyo a la organización no gubernamental de diversas maneras. La asociación con otras organizaciones con ideales similares es esencial para generar una demanda efectiva de seguridad vial por parte de la población. También es importante conocer a los oponentes y determinar una estrategia para contrarrestar los argumentos de los grupos de la sociedad que podrían oponerse a las medidas propuestas por la organización y por una comunidad más amplia en pro de la seguridad vial.

Lista de comprobación: Primeros pasos

- ¿Ha revisado usted la situación de la seguridad vial en su país/área?
- ¿Ha hablado usted con los funcionarios del gobierno y otros expertos en seguridad vial para entender la naturaleza del problema en su país?
- ¿Ha examinado usted cuidadosamente las recomendaciones de los principales documentos sobre políticas para determinar cuáles son los aspectos que todavía requieren una actuación por parte de su gobierno?
- ¿Entiende usted los mecanismos internos de su gobierno para iniciar una campaña encaminada a crear o modificar la legislación o reforzar el rigor de la misma?
- ¿Ha buscado usted orientación por parte de expertos o de las mismas instancias normativas para ver cuál es la mejor manera de hacerlo?
- ¿Ha determinado o localizado usted a los grupos de su país interesados en la seguridad vial?
- ¿Ha consultado usted con asociados de diversos sectores de la sociedad que comparten un ideal común pero aportan conocimientos y experiencias diferentes a sus tareas?

Preparar las actividades

1. Definir los objetivos

Los objetivos a los que vayan encaminados los esfuerzos de promoción variarán en función del resultado de los pasos previamente descritos. Los objetivos a escala nacional podrían ser cualesquiera de los que figuran en el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 (véase recuadro 2) u otros definidos en la estrategia nacional de seguridad vial. A escala local, los objetivos podrían consistir en reclamar la creación de un paso de peatones elevado por encima de la autopista (véase estudio de casos 5) o la reducción del límite de velocidad cerca de una escuela o de una zona residencial. En cualquier caso, es importante tener en cuenta los principios rectores, dar prioridad a un objetivo clave, y tener claro el cambio que se quiere lograr (véase recuadro 3). Ello ayudará a asegurarse la elaboración de un programa con unas metas claramente definidas y un conjunto de mensajes que completen y añadan valor a la labor de otros asociados.

2. Formular una estrategia

Una vez superadas las etapas descritas anteriormente, la organización no gubernamental puede formular una estrategia propia con un objetivo concreto para sus actividades de promoción. El enfoque dependerá en cierta medida del entorno en el cual cada organización se desenvuelve. En algunos países funcionan con una libertad relativa, mientras que en otros deben tener cuidado de que no se las considere demasiado críticas con el gobierno. En cualquier caso, existen diversas formas de impulsar un cambio. Puede que en ciertos lugares se alcance mejor el objetivo de una campaña de promoción aplicando un criterio de visibilidad, mediante la utilización de medios de comunicación o la organización de eventos públicos, mientras que en otros sitios puede que sea más efectivo llevar a cabo reuniones personales discretas con los principales responsables de las instancias normativas. Por ejemplo, cuando el objetivo al que se aspira consiste en que se revise la legislación que regula el uso de los cinturones de seguridad, la organización puede, dependiendo del contexto:

- difundir entre las personas adecuadas un documento de posición o una nota descriptiva sobre la importancia de llevar cinturones de seguridad y la necesidad de una normativa más estricta y de una aplicación más severa de la misma;

RECUADRO 3

CONSEJO:

Asegurarse que los objetivos son «SMART» (inteligentes)

Al gestionar un proyecto, una forma efectiva de fijar objetivos consiste en asegurarse de que son «SMART». La palabra inglesa «smart» significa inteligente, y es precisamente de su acrónimo de donde surgen cinco características básicas que deben cumplir los objetivos, a saber: **Specific, Measurable, Achievable, Realistic, Time bound** [es decir, **concreto, medible, alcanzable, realista y con plazo para su cumplimiento**]. Cuando una organización no gubernamental fije sus objetivos de promoción y si quiere asegurarse de que son realmente inteligentes podría plantearse las preguntas siguientes:

Concreto:

- ¿Se trata de un objetivo concreto, preciso y bien definido?
- ¿Permitirá ese objetivo conseguir los resultados deseados?

Medible:

- ¿Cómo se podrá comprobar claramente que el objetivo ha sido alcanzado?
- ¿Cuáles son los criterios concretos para medir los progresos hacia el objetivo?

Alcanzable:

- ¿Se trata de un objetivo alcanzable?
- ¿Se conocen las limitaciones y restricciones para alcanzar el objetivo?

Realista:

- ¿Se dispone de los recursos necesarios para lograr ese objetivo?
- ¿El logro de ese objetivo resolverá el problema en cuestión?

Con plazo para su cumplimiento:

- ¿Se puede alcanzar el objetivo dentro de un marco temporal determinado?
- ¿Es adecuado lograr ese objetivo en este momento?

- comparar la situación de un país determinado frente a otros que estén en un estado de desarrollo similar;
- llevar a cabo reuniones informativas para las instancias normativas en donde se trate del tema de la seguridad vial, poniendo de relieve la necesidad de revisar la legislación sobre cinturones de seguridad con objeto de incrementar la seguridad de los ciudadanos en carretera;
- lanzar una petición y presentarla a las instancias normativas, solicitando ese cambio de normativa;
- albergar seminarios o cursillos públicos sobre seguridad vial, demostrando mediante el uso de diapositivas sobre cinturones de seguridad la utilidad de los mismos;
- aprovechar un día o semana de seguridad vial para realizar, junto con la policía, controles aleatorios del uso de los cinturones de seguridad;
- fomentar la participación de las familias de las víctimas con traumatismos causados por accidentes de tránsito en programas de radio o de televisión para que compartan sus historias personales con el público;
- crear o llevar a cabo una campaña social de marketing;
- pedir a una destacada autoridad nacional, por ejemplo al director de una asociación de salud pública o de automovilistas, que defienda el uso de los cinturones de seguridad ante el órgano legislativo del gobierno y que lo promueva entre la población.

Las estrategias deberían estar claramente definidas, teniendo en cuenta el entorno de las actividades, el objetivo de la campaña de promoción y el público al que se quiere llegar, es decir, el grupo o grupos sobre los cuales la organización desea ejercer una influencia para alcanzar el objetivo de su campaña (véase estudio de caso 6).

Lista de comprobación: Preparación del terreno

- ¿Ha determinado usted cuál es el objetivo clave prioritario de su campaña y tiene usted claro cuál es el cambio que desea conseguir?
- ¿Ha establecido usted un programa con una meta y un conjunto de mensajes claramente definidos que complete y añada valor a la labor de otros asociados?
- ¿Se ha basado usted en sus objetivos para definir la estrategia de su campaña de promoción?
- ¿Ha determinado usted cuáles son los mejores mecanismos para llegar hasta la audiencia que pretende alcanzar?



Niños de Filipinas escribiendo una carta de petición para el Secretario General de las Naciones Unidas pidiendo vías transitables más seguras

Emprender las actividades

Dependiendo del objetivo y de la audiencia que se desee alcanzar para lograrlo, se proponen a continuación algunas actividades que se podrían emprender.

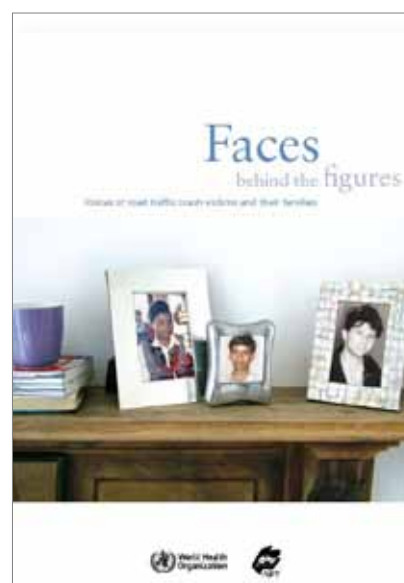
1. Preparar material de promoción y apoyo

La población en general y las instancias normativas no están siempre bien informadas sobre la seguridad vial. Puede que no estén conscientes del alcance del problema, en particular de sus consecuencias a largo plazo, o que no entiendan la importancia de tomar cartas en el asunto. Si bien las organizaciones no gubernamentales no siempre son las mejor situadas para recopilar nuevos datos o llevar a cabo estudios científicos, pueden sin embargo contribuir a fomentar una mayor concienciación, preparando y difundiendo documentos o material conexas con los principales datos disponibles, y con la descripción del impacto de los accidentes de tránsito sobre familias, comunidades, y la sociedad en general. Estos documentos pueden distribuirse en forma de prospecto o folleto y, a continuación, se describen dos posibles opciones para el contenido de los mismos.

- Un prospecto o folleto sobre seguridad vial que se refiera en concreto a un país, una ciudad o una comunidad y que contenga los últimos datos y la información más reciente. A menudo son los departamentos gubernamentales o los expertos del sector académico los que se encargan de recopilar los datos sobre seguridad vial. Las organizaciones no gubernamentales pueden utilizar estratégicamente esa información y exponerla de una forma fácil de entender para apoyar las labores de promoción (véase el estudio de caso 7). Pueden aplicar matemáticas sociales para presentarla de manera que el público la entienda fácilmente (véase recuadro 4). El *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial* contiene una página con el perfil nacional de 178 países y se alienta a los grupos a que utilicen esos perfiles individuales para fomentar una mayor sensibilización sobre el tema entre la población de sus respectivos países. Un ejercicio interesante sería comparar la situación de la seguridad vial de un país frente a otros de una misma región o, quizás, frente a uno de los que mejor resultados tenga en el mundo, para infundir a una nación o comunidad la voluntad de adoptar las medidas pertinentes.
- Historias de las víctimas y de sus familias. Los testimonios personales de los que han visto sus vidas afectadas por un accidente de tráfico pueden

tener una influencia considerablemente mayor que las estadísticas tanto sobre las instancias normativas como sobre el público en general. En 2007, la Association for Safe International Road Travel y la Organización Mundial de la Salud han publicado *Faces behind the figures: voices of road traffic crash victims and their families* [Rostros tras las cifras: testimonios de las víctimas de accidentes de tránsito y de sus familiares, disponible solo en inglés] en donde se presentan 22 relatos narrados por miembros de la familia de víctimas de accidentes de tráfico (véase la sección sobre «Enlaces conexos» al final del documento). Se trata de una reflexión impactante sobre la desolación y el dolor de los que han perdido, a menudo de forma repentina, a un ser amado. Este documento pretende recordar que si se hubieran aplicado las medidas apropiadas de prevención y los servicios adecuados de emergencia en caso de traumatismos, podrían haberse evitado muchas de esas pérdidas. Asimismo, plantea numerosas cuestiones en cuanto a la necesidad de mejorar los servicios prestados a las víctimas tras un accidente.

Antes de emprender la producción de cualquiera de esos documentos, es importante preparar cuidadosamente el plan de distribución para decidir el formato de la publicación y el método de difusión, para asegurarse que lleguen hasta la audiencia a la que están destinados.



Rostros tras las cifras: testimonios de las víctimas de accidentes de tránsito y de sus familiares presenta la faz humana de las pérdidas ocasionadas por los accidentes de tránsito

2. Organizar eventos

Está claro que las organizaciones no gubernamentales tienen la capacidad de planificar y organizar actos para las campañas de promoción en sus países y comunidades. Este tipo de eventos contribuyen a dar a conocer mejor todo lo referente a seguridad vial y los posibles efectos de la falta de la misma sobre la vida de las víctimas y de sus familias. Asimismo, tienen el potencial de llamar la atención de los medios de comunicación y, por lo tanto, de utilizarse para difundir mensajes más concretos de promoción, tales como la petición de una nueva legislación. A continuación se facilita una lista de algunos actos que pueden organizar habitualmente las organizaciones no gubernamentales, aprovechando a veces el contexto de un día, semana o mes nacional para la seguridad vial o en favor de las víctimas con traumatismos causados por accidentes de tránsito:

- reuniones informativas para las instancias normativas, representantes de los medios de comunicación y otros;

- inauguración de monumentos o actos en memoria de las víctimas y de los supervivientes, como jardines del recuerdo o recordatorios en Internet;
- ceremonias dedicadas a las víctimas y a los supervivientes, tales como momentos de observación de silencio o vigiliadas con velas;
- talleres públicos u otros actos educativos;
- intervenciones en las escuelas, tales como asambleas de jóvenes;
- manifestaciones en la calle, ferias, marchas o actos similares;
- conciertos o eventos deportivos con fines benéficos;
- concursos de fotografía, de pintura, de ensayos o de cualquier otro tipo.

En el calendario de la comunidad internacional para la seguridad vial se han programado eventos predeterminados que ofrecen oportunidades adicionales para las campañas de promoción. Durante el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, se prevé que las Naciones

RECUADRO 4

CONSEJO:

Utilizar las matemáticas sociales para ilustrar mensajes sobre seguridad vial

Las cifras ayudan a fundamentar las llamadas de atención sobre la importancia de un problema o de una cuestión. Sin embargo, puede resultar difícil captar el significado de unos números. Para lograrlo, se pueden aplicar las “matemáticas sociales”, una técnica pensada para facilitar la comprensión de los datos, creando relaciones más estrechas con nuestra vida cotidiana. A continuación figuran algunos ejemplos de matemáticas sociales utilizadas para describir accidentes de tránsito, y las consecuencias y costos de los mismos. Si se utiliza esa técnica es importante que los datos provengan de una fuente fiable y que se puedan consultar las referencias en caso de necesidad.

- En Brasil, en 2006 se registraron 35 155 muertes causadas por accidentes de tránsito, cifra comparable a la cantidad de personas que caben en el Estadio Pinheirão de Curitiba cuando tiene aforo completo.
- En Camboya, en 2007, se registraron hasta 1545 defunciones a causa de accidentes de tránsito, cifra equivalente a la capacidad media de pasajeros de 10 aeronaves Boeing 737.
- Cada día en los Estados Unidos, un promedio de 12 adolescentes entre 16 y 19 años mueren a causa de un accidente de tránsito. Ello equivale a toda una clase escolar cada dos o tres días.
- Según el Informe mundial solamente el 15% de los países dispone de una legislación integral que aborda los cinco riesgos principales, a saber: conducir bajo los efectos del alcohol o con exceso de velocidad o no utilizar los cinturones de seguridad, el casco o los sistemas para retención de niños.
- Se calcula que el total de los costos anuales acarreados por los accidentes de tránsito en los países de ingresos bajos y medianos asciende a unos US\$ 65 000 millones, lo que supera la cantidad total anual percibida en concepto de asistencia para el desarrollo.

Unidas y sus organismos preparen con regularidad semanas mundiales para la seguridad vial. Las organizaciones no gubernamentales deberían seguir de cerca esos actos y ver cómo sacar provecho de los mismos. Asimismo, en el calendario de las Naciones Unidas figura un evento anual marcado por un número de organizaciones no gubernamentales cada vez mayor; se trata del Día Mundial de Conmemoración de las Víctimas del Tránsito (véase recuadro 5). En 2006, la Federación Europea de Víctimas del Tráfico, RoadPeace y la Organización Mundial de la Salud publicaron un documento titulado Día mundial de conmemoración de las víctimas del tránsito: una guía para la

organización de actividades (véase la sección sobre «enlaces conexos» al final del documento), que resulta útil para planificar eventos conexos. Más allá de esas oportunidades directamente relacionadas con la seguridad vial, otra forma práctica de ampliar la difusión de los mensajes sobre seguridad vial consiste en llevar campañas de promoción dentro del marco de actos y actividades pertenecientes a un programa más general. Por ejemplo, eventos nacionales o locales centrados en niños y adolescentes, vida urbana o movilidad sostenible pueden brindar a las organizaciones no gubernamentales la ocasión de organizar y albergar un acto sobre seguridad vial.

RECUADRO 5

Día Mundial de Conmemoración de las Víctimas del Tránsito: organización de eventos en todo el mundo

El Día Mundial de Conmemoración de las Víctimas del Tránsito es un evento que se celebra el tercer domingo de noviembre de cada año. Brinda la ocasión de recordar a los muertos o heridos en accidentes de tránsito en todo el mundo, a sus familias y a las demás personas afectadas por este tipo de tragedia. Este Día, aprobado por la Asamblea General de las Naciones Unidas en octubre de 2005, ofrece también la oportunidad de atraer la atención sobre el alto índice de defunciones y traumatismos ocasionados por el tránsito, sus consecuencias a largo plazo y la necesidad de adoptar medidas.

Cada año un número cada vez mayor de organizaciones no gubernamentales organizan actos con ocasión de este evento. En 2011, adoptaron el lema «De la conmemoración mundial a la acción mundial durante un decenio. ¡Hagamos de 2011-2020 un decenio para recordar!». Gracias al impulso del lanzamiento del Decenio, los actos de 2011 fueron particularmente numerosos, variados e imaginativos. Algunos de ellos se describen a continuación.

- En Australia, los servicios de traumatología de Victoria, que prestan apoyo a las víctimas de accidentes de tránsito, celebraron su 11^a ceremonia anual «Momento para el recuerdo» en el Parlamento de Melbourne. Este servicio multiconfesional se ofició en recuerdo de las

vidas que los seres amados han perdido en accidentes y rindió homenaje a los que trabajan sin descanso para reducir el número de víctimas de accidentes de tránsito junto con los problemas psicológicos y el dolor que conllevan.

- En Colombia, la Fundación Ciudad Humana organizó en Bogotá una conferencia sobre la seguridad del motociclista. Esta organización celebró además una ceremonia de conmemoración en el Parque Nacional, en memoria de los fallecidos en las carreteras.
- En Côte d'Ivoire, la Organización de Côte d'Ivoire de Jóvenes en pro de la Seguridad Vial celebró una ceremonia de conmemoración en Abidjan, que terminó con una vigilia a la luz de las velas. Organizó además junto con sus asociados una campaña en las escuelas primarias cercanas a vías de tránsito, para fomentar entre alumnos y profesores una mayor conciencia de la seguridad vial.
- En India, ArriveSAFE, en colaboración con el Consejo Británico de la India y Ananda, organizó eventos en los estados de Andhra Pradesh y Tamil Nadu. La fundación puso la primera piedra de un monumento en memoria de las víctimas de accidentes de tránsito.
- En Italia, la Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada celebró dos reuniones informativas en el Senado de Roma. Asimismo, organizó una marcha hacia el cementerio

Recuadro 5 (continuación)

principal para depositar flores sobre las tumbas de las víctimas de accidentes de tránsito. Durante los servicios religiosos en todo el país se leyó un mensaje del Papa Benedicto XVI, rindiendo tributo a las víctimas de todo el mundo.

- En Kenya, la organización Chariots of Destiny, la iniciativa Pamoja Road Safety y Black Rose Innovate Marketing unieron fuerzas para organizar en Nairobi un evento que titularon «Para los que perdimos ... Para los que todavía están aquí». Tras un momento de silencio, artistas locales leyeron poemas e interpretaron dramas y piezas musicales.
- En Luxemburgo, la Association Nationale des Victimes de la Route plantó los primeros 200 árboles de los 1000 que formarán el bosque en memoria de víctimas de la carretera, en donde se instalará un monumento el año que viene para marcar el 20º aniversario de la organización. Se celebraron un servicio religioso y una reunión pública en Medernach.
- En México, Familias Unidas Zona Esmeralda invitó a artistas locales a «Pintar por la vida», y unos 50 contribuyeron a un mural en México D.F. En las ciudades de León y de Motul, organizaciones no gubernamentales celebraron una ceremonia con un minuto de silencio, discursos y un desfile nocturno por las calles.

- En Nueva Zelanda, Safe Kids marcó el Día en Auckland, mostrando sillas de coches para niños con cruces de madera para ilustrar el número de muertes infantiles que se podrían haber evitado con asientos adaptados adecuadamente. Con la ayuda de celebridades de la televisión se realizaron a lo largo de las vías transitables demostraciones prácticas sobre las sillas de coches para niños.
- En Filipinas, el Proyecto CARES organizó diversas actividades en la ciudad de Bacolod, incluyendo un monumento conmemorativo titulado «una celebración de la vida». El Proyecto CARES expresó además su agradecimiento a sus asociados durante una ceremonia de premios.
- En Polonia, la organización Carretera y Seguridad (Droga i Bezpiecze stwo) llevó a cabo en todas las escuelas del país un programa de actividades con el título «Accidentes de tránsito -Hablemos», para organizar debates sobre seguridad vial con la participación de los jóvenes. En Poznan se celebró un servicio religioso especial, mientras que en Zabawa se inauguró un monumento en memoria de las víctimas de accidentes.
- En Trinidad y Tobago, Arrive Alive entregó al portavoz de la Cámara de representantes sus recomendaciones para el Decenio dirigidas al Parlamento, junto con una orquídea amarilla, color del símbolo del Decenio.
- En Turquía, Suat Ayoz organizó una exposición de fotos en la plaza Sisli de Estambul. Se utilizaron imágenes captadas por agencias de noticias turcas para ilustrar los accidentes de tránsito en el país. En una conferencia de prensa, la organización anunció que iba a presentar una petición contra los conductores que se daban a la fuga después de un atropello, y pidió endurecer las penas para los infractores.

Un sitio web especialmente dedicado al Día Mundial de Conmemoración de las Víctimas del Tránsito ofrece la oportunidad de publicar los actos organizados para la ocasión, y facilita numerosos ejemplos de iniciativas y publicaciones conmemorativas de años anteriores, así como ideas para futuros eventos.

Véase: <http://www.worlddayofremembrance.org>



El Día Mundial de Conmemoración de las Víctimas del Tránsito se celebra cada año el tercer domingo de noviembre

3. Identificar paladines

A menudo, los dirigentes de organizaciones no gubernamentales son unos buenos portavoces de la causa de la seguridad vial. En efecto, muchos de ellos han sufrido en carne propia la pérdida de un ser amado en un accidente de tránsito, y hablan por lo tanto con pasión y vehemencia de la cuestión. Para algunas organizaciones, puede que también resulte útil contar con la colaboración de otros portavoces o defensores. Personalidades destacadas de la política, el espectáculo, las artes, la moda, los deportes y otras esferas de la vida pública pueden servir de paladines de la causa de la seguridad vial, siempre y cuando se comprometan sinceramente y sean ellos mismos un modelo de buen comportamiento en la carretera (véase el estudio de caso 8). Durante el último decenio, el movimiento en pro de la seguridad vial se ha beneficiado considerablemente del apoyo de diversas personalidades políticas de los gobiernos, entre otras, jefes de Estado, primeros ministros y ministros. Se ha comprobado que se consiguen grandes avances cuando un jefe de Estado determina que la seguridad vial es una prioridad política e invierte los recursos necesarios para garantizarla. Las celebridades que trabajan en pro de la causa, en particular las que llevan mucho tiempo haciéndolo, también han aportado contribuciones importantes al fomentar una mayor conciencia y promover activamente un cambio.



Discurso de Michelle Yeoh, Embajadora Mundial de Make Roads Safe campaign, durante el lanzamiento del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 en China.

4. Conseguir la participación de los medios de comunicación

Para poder llegar hasta las instancias normativas y hasta el público en general, las organizaciones no gubernamentales deben también conseguir contar con la participación de los medios de comunicación (véase el estudio de caso 9). Si se quiere llevar a cabo una labor de divulgación es esencial comprender el entorno de éstos y adquirir un conocimiento práctico de su funcionamiento. En algunos países los representantes de los medios de comunicación son accesibles y están dispuestos a brindar su apoyo, mientras que en otros países establecer el contacto puede resultar una tarea difícil. En cualquier caso, los mensajes de las organizaciones no gubernamentales deberían ser coherentes y transmitirse de una forma coordinada, cuando sea posible. En ellos, debe quedar claro el objetivo de las labores de promoción, la solución propuesta por la organización y las medidas que la población puede adoptar para ayudar a resolver el problema. Las organizaciones no gubernamentales deberían estudiar el tipo de información que resultaría más útil compartir con los medios de comunicación y los formatos que se habrían de usar para facilitar los datos y la información. Para ello, se podrían utilizar:

- comunicados de prensa;
- historias personales;
- notas descriptivas;
- material audiovisual;
- sitios web o secciones de sitios web creadas en función de necesidades concretas de los periodistas y de otros representantes de los medios de comunicación.

Puede ser particularmente útil crear y seguir alimentando buenas relaciones con representantes de los medios de comunicación, editores y periodistas. Es importante que la organización no gubernamental haga todo lo posible para que se la considere una fuente fiable y una forma de conseguirlo consiste en facilitar información, mensajes y documentos en Internet precisos, actualizados y acordes con lo mejor de los conocimientos científicos disponibles. La organización puede poner en pie reuniones informativas para los medios de comunicación en momentos oportunos tales como el lanzamiento de una nueva legislación, mayores esfuerzos para reforzar la aplicación de la normativa y acontecimientos nacionales destacados. A menudo,

los medios de información hablan de accidentes de tránsito que se cobran numerosas vidas. Este tipo de noticias puede fomentar entre el público una mayor inquietud y si ésta se canaliza con eficacia, se puede conseguir un aumento rápido y continuo del compromiso político con la seguridad vial.

5. Utilizar las redes sociales

Cada vez es más frecuente que las organizaciones no gubernamentales y muchos de sus asociados utilicen su presencia en redes sociales, tales como Facebook, Twitter y diversos blogs en Internet, para alcanzar los objetivos de sus programas (véase el estudio de caso 10). Estos canales son un medio de intercambiar información, alentar los debates y crear una comunidad de personas que apoyen su labor. En general, las redes sociales son relativamente económicas y el acceso a las mismas no es caro o es gratuito y está al alcance de todos. No obstante, se precisa disponer de recursos humanos especializados para garantizar que se facilita sistemáticamente una información oportuna y pertinente. Incluso utilizando este tipo de medios, es importante aplicar una estrategia, y asegurarse de que los grupos de usuarios son los que la organización quiere alcanzar. Ello requiere una planificación en donde se fijen objetivos, se defina la audiencia destinataria y se formule una estrategia específica para cada plataforma.



Es cada vez más frecuente que las organizaciones no gubernamentales utilicen redes sociales para dar impulso a sus campañas de promoción

Lista de comprobación: actividades por emprender

En cuanto a las posibles actividades por emprender y dependiendo de los objetivos de promoción que se quieran alcanzar, se puede buscar respuesta a las preguntas siguientes:

- ¿Ha preparado usted documentos en donde se recojan los principales datos existentes y se describan las consecuencias de los accidentes de tránsito para familias, comunidades y la sociedad en general? ¿Ha formulado usted un plan cuidadoso de distribución antes de empezar a preparar esos documentos?
- ¿Ha planeado y organizado usted alguna actividad destacada de promoción, en particular algún acto el tercer domingo de noviembre con ocasión del Día Mundial de Conmemoración de las Víctimas del Tránsito? ¿Ha detectado usted oportunidades de organizar eventos aprovechando los que se hayan planificado dentro del marco de otras cuestiones conexas para difundir el concepto de seguridad vial?
- ¿Ha convencido usted a portavoces o defensores para su causa?
- ¿Se ha familiarizado usted con el entorno de los medios de comunicación de su país? ¿Ha establecido y sigue alimentando buenas relaciones con representantes de los medios de comunicación? ¿Ha preparado usted información que responda concretamente a las necesidades de los medios de comunicación? ¿Ha preparado usted mensajes adecuados? ¿Los ha difundido de forma coordinada?
- ¿Ha utilizado usted redes sociales para intercambiar información, alentar los debates y crear una comunidad de personas que apoyen su labor?

Examinar los progresos

Como ocurre con muchas instituciones con capacidad limitada, la mayor parte de las organizaciones no gubernamentales simplemente no son capaces de llevar a cabo un examen científico riguroso de sus programas y actividades. Algunas realizan una evaluación de procesos que les resulta útil. Como mínimo, y en colaboración con sus principales asociados del ámbito gubernamental, en particular los ministerios de salud y de transporte (cuando proceda), la comunidad académica y otras organizaciones no gubernamentales, deberían examinar sistemáticamente y con rigor científico sus programas y actividades para hacerse una idea clara de los progresos realizados y decidir si se tiene que cambiar la estrategia aplicada hasta el momento. Esto se podría hacer en una reunión entre organizaciones no gubernamentales durante la cual los grupos se reunirían para intercambiar experiencias y conceptos en materia de promoción así como para definir estrategias y actividades. En este tipo de reuniones podrían participar asociados tales como ministerios, fundaciones y medios de comunicación, reforzando así el reconocimiento del trabajo de las organizaciones no gubernamentales y dando a conocer su labor.

Lista de comprobación: examinar los resultados

- ¿Ha revisado usted, en colaboración con sus principales asociados, sus estrategias para poder comprobar los progresos realizados y decidir si se tendrían que aportar modificaciones a la estrategia que se esté aplicando hasta el momento?



Se tendría que realizar un examen sistemático de las estrategias, en colaboración con los principales asociados, para comprobar los progresos realizados

Conclusión

Las organizaciones no gubernamentales que se dedican a la seguridad vial y a las víctimas con traumatismos causados por accidentes de tránsito contribuyen a que la seguridad vial se perciba como un problema personal, real y que precisa de la adopción de medidas urgentes. Desempeñan una función decisiva, alentando a la población a exigir unas vías transitables más seguras. Asimismo, en los lugares en donde ello es posible, funcionan como ente regulador, llamando la atención, cuando proceda, sobre las deficiencias de las políticas y programas gubernamentales en materia de seguridad vial. El presente documento ofrece a estas organizaciones algunos principios rectores y enfoques estratégicos, permitiéndoles centrar

más fácilmente sus actividades de promoción. En él se presentan estudios de casos de organizaciones no gubernamentales en pro de la seguridad vial y de las víctimas del tránsito de todas las regiones del mundo. El Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 brinda un marco de trabajo a todas las organizaciones no gubernamentales y a todos sus asociados tanto a escala nacional como local. Es de esperar que esta guía les ayude a elaborar una estrategia para sus actividades de promoción y así salvar millones de vidas en el futuro, mientras que se consolidan como miembros de la recién creada Alianza Mundial de Organizaciones No Gubernamentales para la Seguridad Vial (véase recuadro 6).



Acto organizado en Benín por Alinagnon con ocasión del Día Mundial de Conmemoración de las Víctimas del Tránsito

RECUADRO 6

Alianza Mundial de Organizaciones No Gubernamentales para la Seguridad Vial: aprovechar el poder de las organizaciones no gubernamentales para promover la seguridad vial y el apoyo a las víctimas con traumatismos causados por accidentes de tránsito

En 2010, la Association for Safe International Road Travel realizó una evaluación de 200 organizaciones no gubernamentales dedicadas a la seguridad vial y a las víctimas con traumatismos causados por accidentes de tránsito. De este estudio se desprendía que una abrumadora mayoría (9 de cada 10 de las 70 organizaciones no gubernamentales que respondieron) estaban de acuerdo en que un órgano rector de coordinación no gubernamental que actuara a escala mundial resultaría muy ventajoso para sus actividades.

Tras las dos reuniones mundiales organizadas en la sede de la OMS y en representación de una red más amplia, nueve de los miembros no gubernamentales del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial (Amend, Association for Safe International Road, la Federación Europea de las Víctimas de Accidentes de Tráfico, la Fundación Gonzalo Rodríguez, Handicap International Belgium, la Federación Internacional de Peatones, Laser International, Safe Kids Worldwide and YOURS: Jovenes en pro de la seguridad vial) fundaron la Alianza Mundial de Organizaciones No Gubernamentales para la Seguridad Vial. Esta Alianza se encargará de promover activamente la seguridad vial, mejores servicios para las víctimas y sus familiares y el derecho de todos los usuarios de vías transitables a poder compartirlas de forma segura. Se invita a todas las organizaciones no gubernamentales oficialmente registradas y dedicadas a la seguridad vial y a las víctimas con traumatismos causados por el tránsito, a presentar su candidatura para

ser miembros de la misma. La Alianza, que ha sido registrada en Suiza y cuenta con un Consejo de dirección compuesto por representantes de seis organizaciones no gubernamentales que van rotando, se encargará de:

- Promover una mayor seguridad vial y mejores servicios para las víctimas de accidentes de tránsito y sus familiares;
- difundir información entre organizaciones no gubernamentales, en particular la referente a oportunidades de colaboración, prácticas óptimas y posibles fuentes de financiación;
- actuar de enlace entre una red más amplia de organizaciones no gubernamentales y la comunidad internacional, en particular a través del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial;
- facilitar información a otros interesados en la seguridad vial y al público en general sobre cada organización no gubernamental y sus actividades;
- planificar y organizar colectivamente una serie de reuniones mundiales de organizaciones no gubernamentales.

La Alianza Mundial de Organizaciones No Gubernamentales para la Seguridad Vial ha sido durante mucho tiempo el sueño de muchas organizaciones no gubernamentales y es de esperar que sirva de fuerza motriz para conseguir un cambio positivo en el futuro.

Visit: <http://www.roadsafetyngos.org/>

Estudios de casos

1. México: Promoción de un cambio legislativo en lo referente a la conducción bajo los efectos del alcohol

La organización no gubernamental Víctimas de Violencia Vial (VIVIAC) actúa en el estado de Jalisco (México). Desde su creación en 2009 ha aplicado una combinación de tácticas con el fin de influir para que se revisara la legislación del estado en lo referente a la conducción bajo los efectos del alcohol. Ya que es una asociación de víctimas, una de sus estrategias fundamentales ha consistido en brindar a las víctimas y a sus familiares la oportunidad de compartir sus historias personales con grupos influyentes de la sociedad.

VIVIAC ha encabezado un movimiento para llevar la causa de la seguridad vial ante las autoridades legislativas estatales y locales. Bajo el lema "Legislando para la vida", VIVIAC ha aprovechado esos foros no solamente para describir la naturaleza y consecuencias que tienen para los individuos los traumatismos causados por el tránsito, sino también para promover una legislación más estricta en materia de seguridad vial, en particular en lo referente a las leyes sobre conducción bajo los efectos del alcohol. VIVIAC ha organizado sistemáticamente entrevistas entre las víctimas y sus familiares y representantes de los medios de comunicación audiovisuales e impresos del estado. Gracias a entrevistas en radio y televisión el público ha podido oír testimonios de primera mano sobre las desgarradoras consecuencias de los accidentes de tránsito y las repercusiones duraderas que éstos tienen sobre la vida de los afectados. De nuevo, ello representó una oportunidad de que el público se diera cuenta de la necesidad de una normativa más estricta y de una aplicación más severa

de la ley. VIVIAC ha invitado además a representantes de otras organizaciones no gubernamentales, ciudadanos interesados y medios de comunicación, a sumarse a "observatorios ciudadanos" mediante los cuales las víctimas de accidentes de tránsito y sus familiares se unen a la policía para llevar a cabo pruebas de alcoholemia aleatorias entre los conductores. Este es uno de los componentes de una campaña más general para terminar con la conducción bajo los efectos del alcohol. En septiembre de 2010, con el respaldo de los tres partidos políticos principales, el estado de Jalisco revisó su legislación sobre conducción bajo los efectos del alcohol. A raíz de ello, ahora el límite superior de concentración de alcohol en la sangre se ha fijado en 0,05 g/dl para los conductores en general y en 0,00 g/dl para los conductores de transportes públicos. Asimismo, como parte de esta nueva legislación se han establecido penas más severas para los que quebrantan la ley. Gracias en parte a las labores de promoción de VIVIAC y de otras organizaciones no gubernamentales entre las cuales "Colectivo ciudadano", desde que esa ley entró en vigor en ese estado han disminuido los fallecimientos causados por la conducción en estado de embriaguez. Con el apoyo de algunos de los principales ministerios del gobierno, VIVIAC y sus asociados están actualmente considerando lanzar campañas de promoción sobre otras cuestiones como los cinturones de seguridad, los sistemas de retención para niños y los cascos para los motociclistas.

Consulte: <http://www.victimasdeviolenciavial.com>



2. Estados Unidos: Crear un Comité sobre Seguridad Vial Mundial integrado por miembros del Congreso

En 2004, la Association for Safe International Road Travel (ASIRT) identificó a varios miembros destacados del Congreso de los Estados Unidos que podrían encabezar la participación de su Gobierno en asuntos mundiales de seguridad vial. La iniciativa, además de aprovechar el auge cada vez mayor de las actividades relacionadas con seguridad vial en todo el mundo, se vio consolidada por la publicación del Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito con ocasión del Día Mundial de la Salud 2004.

En junio de 2004, la ASIRT patrocinó un acto destacado en Washington D.C. para lanzar el Comité

sobre seguridad vial mundial, un grupo bipartito integrado por miembros del Congreso y dedicado a trabajar para que los legisladores se den cuenta de que existe una crisis de seguridad vial que necesita respuestas efectivas. La ASIRT y el Comité han patrocinado conjuntamente reuniones informativas, audiciones y declaraciones públicas oportunas sobre asuntos de seguridad vial. Como resultado de estas actividades se han aprobado en el Congreso de los Estados Unidos varias resoluciones fundamentales en materia de seguridad vial, entre otras, las referentes a un día anual de conmemoración de las víctimas del tránsito, la participación del Gobierno de los Es-

tados Unidos en la Primera Conferencia Ministerial sobre Seguridad Vial y el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Si bien este tipo de colaboraciones son eficaces, no hay duda de que para recabarlas se precisa un compromiso a largo plazo con objeto de mantener esas relaciones y centrarse

en actividades y resultados concretos.

Consulte: <http://www.asirt.org/1>

3. China: Captar asociados para mejorar la seguridad de los niños en las zonas aledañas a las escuelas

Desde su creación en 1987, un factor esencial del éxito de Safe Kids Worldwide en sus 21 países miembros ha sido el compromiso con diversos asociados y, en particular, con empresas privadas. Tras examinar los datos sobre traumatismos causados por el tránsito en los 18 distritos de Shanghái, Safe Kids China comprobó que en el distrito de Pudong era donde los niños corrían el mayor riesgo de accidentes de tránsito. En respuesta, Safe Kids China inició un proyecto para mejorar la seguridad de los peatones infantiles en las zonas escolares. Invitó a las partes interesadas a formar un Comité de promoción para estudiar los numerosos problemas relacionados con la seguridad de los peatones infantiles en su comunidad. Entre los miembros de este comité figuraban el Centro municipal de control y prevención de enfermedades de Shanghái (Shanghai CDC), la Administración de Tráfico, la Administración Municipal de Seguridad Laboral, la Oficina de Educación, el Comité de Seguridad de la Comunidad de Huamu, FedEx y Safe Kids China.

Se llevaron a cabo en las instalaciones de Safe Kids China unas reuniones del Comité de promoción y un seminario comunitario y se animó a los miembros a que realizaran una evaluación de las deficiencias en materia de seguridad y formularan un proyecto para responder a las necesidades de los peatones infantiles señaladas por la comunidad. Cada organización participó aportando su experiencia en su área correspondiente: la Administración de Tráfico midió la velocidad de los vehículos que pasaban por la zona

escolar y, en colaboración con los departamentos de Sanidad y de Medio

Ambiente y con el Comité de Seguridad de la Comunidad Huamu, reubicó las papeleras y las plantas que bloqueaban el acceso a los pasos de peatones; FedEx, la Oficina de Educación y Safe Kids China trabajaron con los estudiantes para trazar sus rutas hacia la escuela y enseñarles un comportamiento peatonal seguro; y padres y miembros de la comunidad voluntarios participaron en una iniciativa para controlar los pasos de peatones aledaños a la escuela. El Centro municipal de control y prevención de enfermedades de Shanghái, en cooperación con la Administración de Tráfico estudiaron los datos sobre el tránsito en toda la ciudad, y utilizando la comunidad Huamu como referencia, convencieron a otros seis distritos para que ulteriormente adoptaran el proyecto. Como resultado directo del proyecto, se realizaron mejoras de la infraestructura en el entorno de las escuelas del distrito, entre otras estableciendo zonas para dejar y recoger a los alumnos, actualizando los pasos peatonales y creando áreas de estacionamiento temporal, elaborando un protocolo para los vigilantes de los pasos de peatones, reforzando los conocimientos de los estudiantes sobre las señales de tráfico y mejorando el comportamiento de los niños en materia de seguridad vial.

Consulte: <http://www.safekids.org/worldwide/>



4. Colaborar con las autoridades municipales locales para garantizar los derechos de los peatones en las ciudades de todo el mundo

La Federación Internacional de Peatones (IFP) es una red de asociaciones sin ánimo de lucro que promueve y defiende los derechos de los peatones en lo que se refiere a seguridad, acceso y movilidad. Dos iniciativas recientes ofrecen un marco para fomentar una inter-

acción positiva entre las comunidades de peatones y las autoridades municipales locales. La primera de estas iniciativas, FAIRSPACE, facilita un método para evaluar el grado de «equidad» del diseño de carreteras y espacios públicos existentes, valorando la forma en

que se acomodan a diferentes categorías de usuarios de las vías transitables. Al reemplazar la necesidad de conocimientos especializados en seguridad por un tipo de evaluación más universal e integradora que tenga en cuenta un equilibrio entre los diferentes tipos de usuarios de las vías transitables, FAIRSPACE ofrece un instrumento de promoción a los peatones para reducir los conflictos a los que se podrían enfrentar cuando interactúan con las autoridades municipales y con un público más general. Actualmente, en colaboración con asociados locales, se han puesto en marcha proyectos piloto FAIRSPACE en ciudades de Bélgica, Costa Rica, Kenya y Vietnam. La segunda iniciativa, Living End Roads, se ocupa de la frecuencia con que se dan imprecisiones en las señales de tráfico: a menudo, las calles marcadas con una señal de "sin salida" lo son únicamente para los vehículos, mientras que podrían ser una ruta mejor y más segura para ciclistas y peatones. La IFP facilita a

las asociaciones de peatones un conjunto de herramientas para ayudar a que los municipios hagan cambios sencillos en los signos (siempre y cuando la ley así lo permita) facilitando a peatones y ciclistas la información adecuada. Mientras que lo normal es aplicar directamente mejoras sencillas en la señalización de tráfico, el valor real del Proyecto Living End Road consiste quizás en alentar a los ingenieros locales de tránsito a pensar más allá de los caminos trillados, y que muestren una mayor disposición para tener en cuenta peatones y ciclistas. En el marco de este proceso, las asociaciones de peatones pueden situarse como asociados del municipio y parte activa para solucionar el problema.

Consulte: <http://www.pedestrians-int.org>



5. Egipto: mejorar las infraestructuras para reforzar la seguridad de los peatones

Creada en 2004 por un grupo de ciudadanos con inquietudes, la Sociedad Egipcia para la Seguridad Vial (ESRS) ha participado en labores de promoción con el gobierno y la población con miras a reforzar la seguridad de los peatones en las ciudades de todo el país. El Proyecto de Maadi sobre comportamiento modélico se centra en una zona de Egipto a la vez, asegurando que se pongan las señales y pasos de peatones necesarios e inculcando a los residentes nociones sobre prácticas seguras para caminar y conducir. En una primera fase, el proyecto se encargó de instalar 80 señales de stop en Maadi.

La ESRS trabaja fundamentalmente con los escolares para que éstos transmitan esas nociones a sus padres y que así se den mejor cuenta de lo importante que es conocer las señales de tráfico, comportarse de forma segura en los pasos de peatones y cerca de los mismos y seguir las normas de tránsito. En apoyo a esas actividades, la Sociedad ha publicado un manual sobre conducción segura. A continuación, la ESRS ha hecho activamente campaña para construir un paso de peatones en un cruce muy concurrido de Autostrad Road. En este proyecto ha desempeñado un papel esencial, gestionando y vigilando la fase de investigación y desarrollo en la que se ha determinado

que era mejor construir un puente en vez de un túnel. Se ha asegurado de que el proyecto siga adelante correctamente, de que los ministerios gubernamentales y las autoridades viales concedan las autorizaciones pertinentes y de que se recauden los fondos gracias a donaciones de varias empresas privadas. Asimismo, mediante los medios de comunicación informa con regularidad al público sobre los avances conseguidos. Una vez completado el puente, la Sociedad se ha encargado de promover su utilización entre la comunidad local como una forma de mantener a la gente a salvo en las vías transitables. Actualmente, la ESRS está sirviendo de enlace con los ministerios correspondientes para asegurarse de que el excedente de hierro y acero se utilice para construir otros puentes peatonales en vez de reciclarlo.

Consulte: <http://saferoadsociety.com/>



6. Ghana y la República Unidad de Tanzania: promover una mejor visibilidad de los escolares en las vías transitables

Entre los usuarios más vulnerables de vías transitables en el África subsahariana figuran los niños peatones. Debido a un sistema de horarios escolares por turnos, muchos de los colegiales de primaria van o vuelven de la escuela en la oscuridad o en el crepúsculo. Se han realizado estudios que demuestran que la mayoría de los traumatismos por accidentes de tránsito en donde hay niños implicados, ocurren al amanecer o al anochecer, justo en el momento del día en que se ha comprobado que los reflectantes son los más eficaces.

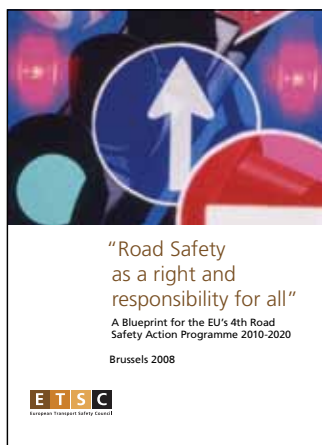
La organización no gubernamental Amend está haciendo campaña por una mejor visibilidad de los niños en las vías transitables de África. Entre sus actividades de promoción figuran la preparación de materiales conexos y la colaboración con los medios de comunicación. En Ghana y en la República Unidad de Tanzania, en donde se está llevando a cabo el proyecto, la organización está participando en el marketing social de sus mochilas escolares "Seen and Be Seen" [ver y ser vistos] equipadas con reflectantes.



Estas mochilas se fabrican específicamente para el mercado africano y están diseñadas para ser resistentes y económicas, al tiempo que permiten que los niños sean más visibles durante sus recorridos desde o hasta la escuela. Amend está haciendo campaña para que gobiernos y sistemas escolares alienten el uso de esas mochilas escolares y, mediante una operación de marketing social, está promocionando su compra, en particular entre los padres de niños en edad escolar. La misma organización fabrica, distribuye y vende estas mochilas, pero esta campaña para salvar vidas no precisa de grandes recursos: cualquier organización no gubernamental puede alentar a gobiernos, padres y medios de comunicación a fomentar el uso de reflectantes y otros medios para mejorar la visibilidad, como ponerse ropa con colores claros, una medida muy sencilla que ha demostrado aumentar considerablemente la visibilidad de los peatones.

Consulte: <http://www.amend.org/>

7. Europa: crear documentos de promoción para informar sobre políticas en materia de seguridad vial



El Consejo Europeo para la Seguridad del Transporte (ETSC) es una organización no gubernamental con sede en Bruselas que se creó en 1993 con el objetivo de reducir en Europa el número de muertes y lesiones en el ámbito del transporte. Representa una fuente imparcial de asesora-

miento de expertos sobre asuntos de seguridad en el transporte para la Comisión Europea, el Parlamento Europeo y los Estados Miembros. Trata de identificar y promover medidas eficaces, basándose en investigaciones científicas internacionales y prácticas óptimas en las áreas que ofrecen más posibilidades de reducir los accidentes de transporte y las víctimas consiguientes. Para ello, además de organizar varias

conferencias cada año, el ETSC facilita información objetiva mediante estudios científicos, documentos de posición sobre cuestiones muy diversas, notas informativas (en particular sobre conducción bajo los efectos de la bebida y velocidad) y el boletín Safety Monitor, que trata de los avances políticos en la Unión Europea y en cada uno de sus Estados Miembros. Su programa sobre índices de rendimiento de la seguridad vial (Índice PIN) clasifica a los países según diversos criterios. Sirve para identificar y promover prácticas óptimas en Europa y tratar de lograr la dirección política precisa para crear lo que se merecen los ciudadanos: un sistema de transporte vial que ofrezca una seguridad máxima. Las comunicaciones del Consejo Europeo para la Seguridad del Transporte dependen de un grupo de expertos reconocido internacionalmente y son, por lo tanto, una fuente fiable de información para los que trabajan en el sector de transportes en toda Europa.

Consulte: <http://www.etsc.eu/home.php>

8. Argentina: identificar paladines de la seguridad vial



Familiares y Amigos de las Víctimas de la Tragedia de Santa Fe se creó en 2006, a raíz de un trágico accidente que se cobró la vida de nueve adolescentes y de un joven profesor en la carretera de Santa Fe, 700 km al norte de Buenos Aires (Argentina). La noticia de este suceso se difundió ampliamente en los medios de comunicación nacionales, y

abrió el debate sobre la necesidad de carreteras más seguras. En 2010, movido por un interés personal, un conocido fotógrafo profesional, Gabriel Roca, contactó con la organización y ofreció apoyar con su trabajo las actividades de la misma sin cargo alguno. El Sr. Roca es un profesional muy bien considerado por la comunidad de artistas y tiene acceso a muchas celebridades dentro del mundo de la moda, del cine

y de la música. Ha propuesto un concepto para un cartel de campaña en donde figuran imágenes en blanco y negro de caras famosas, entre las cuales el actor de renombre internacional, Ricardo Darín. Cada cara representa a cada uno de los estudiantes o del profesor que murieron en el accidente. El lema de la serie es: «Todos fuimos, Todos somos y Todos podemos ser», transmitiendo la idea de que todos formamos parte de una humanidad común y que tenemos que cuidar los unos de los otros. Finalmente, con toda esa serie de carteles se montó un video que se proyectó en las pantallas del metro de Buenos Aires en el que se desplazan unos 2 millones de usuarios cada día. Actualmente, la organización ha emprendido negociaciones para presentar el video en las pantallas de cine de todo el país. Al identificar un paladín de su causa la organización ha podido ganarse el apoyo de los organismos gubernamentales y de las empresas privadas, lo que, a su vez, ha permitido ampliar el ámbito en donde se han difundido los mensajes sobre seguridad vial y pedido la adopción de medidas.

Consulte: <http://www.tragediadesantafe.com.ar/>

9. Uruguay: colaborar con los medios de comunicación para promover el uso de cinturones de seguridad para sujetar a los niños

Hasta hace poco, en Uruguay, los autobuses escolares no estaban equipados con los dispositivos básicos de seguridad, entre ellos los cinturones de seguridad; tampoco se inspeccionaban con regularidad. La Fundación Gonzalo Rodríguez, creada en 2000, empezó a promover la adopción de medidas para corregir esa situación. Para empezar, llevó a cabo una investigación sobre cuestiones como los conocimientos de los padres sobre la importancia y la disponibilidad de los cinturones de seguridad en los vehículos nuevos y usados y la necesidad de impartir formación a pediatras, policía, educadores, legisladores y otros sobre los mismos y sobre su utilización. Después de un año de investigación y muchas reuniones con los principales agentes nacionales, entre ellos con fabricantes de vehículos, la organización preparó y lanzó su campaña. Aprovechó que los medios de comunicación mostraban un mayor interés por el problema a raíz de la muerte de una niña de nueve años en abril de 2010 en un accidente de tránsito mientras viajaba en su minibús escolar. El minibús no

disponía de cinturones de seguridad y en ese momento no existían requisitos especiales

para el transporte de menores. Tras esa tragedia, la Fundación Gonzalo Rodríguez trabajó intensamente con los medios de comunicación durante dos semanas, describiendo la situación existente y exigiendo cambios en la legislación vigente en ese momento. Se llevaron a cabo 13 apariciones en televisión, 21 entrevistas de radio y 12 artículos en los medios impresos. En un país del tamaño de Uruguay, con una población de 3,4 millones de habitantes, ese grado de cobertura es impresionante. La organización se benefició con un conocimiento profundo del tema, un mensaje claro, una campaña con objetivos concretos y medibles y material de promoción bien diseñado y llamativo. Gracias en parte a la campaña y al considerable apoyo que ésta generó entre la población en general, se revisó la legislación nacional para exigir la utilización de cinturones de tres puntos de amarre



en los autobuses escolares y se logró la obligatoriedad de inspecciones regularmente programadas. La colaboración de la organización con los medios de comunicación en un momento crítico de la campaña contribuyó al éxito de la misma. La Fundación Gonzalo

Rodríguez sigue promoviendo un cambio legislativo para el uso de dispositivos de retención de niños en vehículos privados, ya que todavía no es obligatorio por ley.

Consulte: <http://www.gonzalorodriguez.org/>

10. Utilizar las redes sociales para conseguir que jóvenes en todo el mundo brinden su apoyo a la seguridad vial

YOURS, acrónimo de Youth for Road Safety [jóvenes en pro de la seguridad vial] se creó en 2010. Se trata de una organización no gubernamental dirigida por jóvenes. YOURS utiliza las redes sociales como instrumento principal para sus actividades de comunicación y divulgación con objeto de promover activamente la seguridad vial entre la gente joven de todo el mundo. Facebook, Twitter, YouTube y Vimeo son las redes sociales utilizadas por sus componentes. Por lo tanto, el intercambio de información a través de esos canales es fundamental para que los miembros de la red YOURS se mantengan enterados, llevando tráfico hacia su propio sitio web y llegando hasta otros jóvenes que podrían desear participar. Tal y como lo han hecho otras organizaciones no gubernamentales que utilizan las redes sociales, YOURS utiliza esos instrumentos para respaldar los objetivos de su programa general, que consiste en promover activamente la seguridad vial, creando una red de jóvenes en pro de la seguridad vial que va extendiéndose por todo el mundo y reforzando su capacidad de militar más eficazmente en favor de la misma. Las redes

sociales se utilizan estratégicamente, sin recurrir a la especialización, y las comunicaciones intercambiadas mediante esos canales se van reforzando las unas a las otras. Junto con boletines mensuales y avances informativos periódicos, las redes sociales son una de las mejores formas de maximizar el intercambio de información. Constituyen el referenciador principal del sitio web de YOURS, según se desprende del análisis estadístico del mismo. Para lograr resultados utilizando las redes sociales hay que disponer de personal especializado y de un sitio web bien desarrollado y con un contenido consistente. Está claro que en sus dos años de existencia YOURS no podría haber conseguido avanzar hacia el logro de los objetivos de su programa, tal y como lo ha hecho, sin utilizar las redes sociales.

Consulte: <http://www.youthforroadsafety.org>



Enlaces conexos

Declaración de Bruselas aprobada por organizaciones no gubernamentales

http://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/ngo_declaration.pdf (disponible únicamente en inglés)

Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020

http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/es/index.html /

Directorio de las organizaciones no gubernamentales en pro de la seguridad vial y de las víctimas con traumatismos causados por accidente de tránsito

http://www.who.int/roadsafety/nongovernmental_network/participants/en/index.html (disponible únicamente en inglés)

Faces behind the figures: voices of road traffic crash victims and their families [Rostros tras las cifras: testimonios de las víctimas de accidentes de tránsito y de sus familiares]

http://whqlibdoc.who.int/publications/2007/9241594640_eng.pdf (disponible únicamente en inglés)

Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial http://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/en/index.html (disponible únicamente en inglés)

Primera Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial <http://www.who.int/roadsafety/week/es/>

Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial

http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/web_version_es.pdf

Declaración de Moscú aprobada por los Países Miembros de la OMS

http://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/declaration_sp.pdf

Día mundial de conmemoración de las víctimas del tránsito: una guía para la organización de actividades

http://whqlibdoc.who.int/publications/2008/9789275329085_spa.pdf

Día Mundial de la Salud 2004

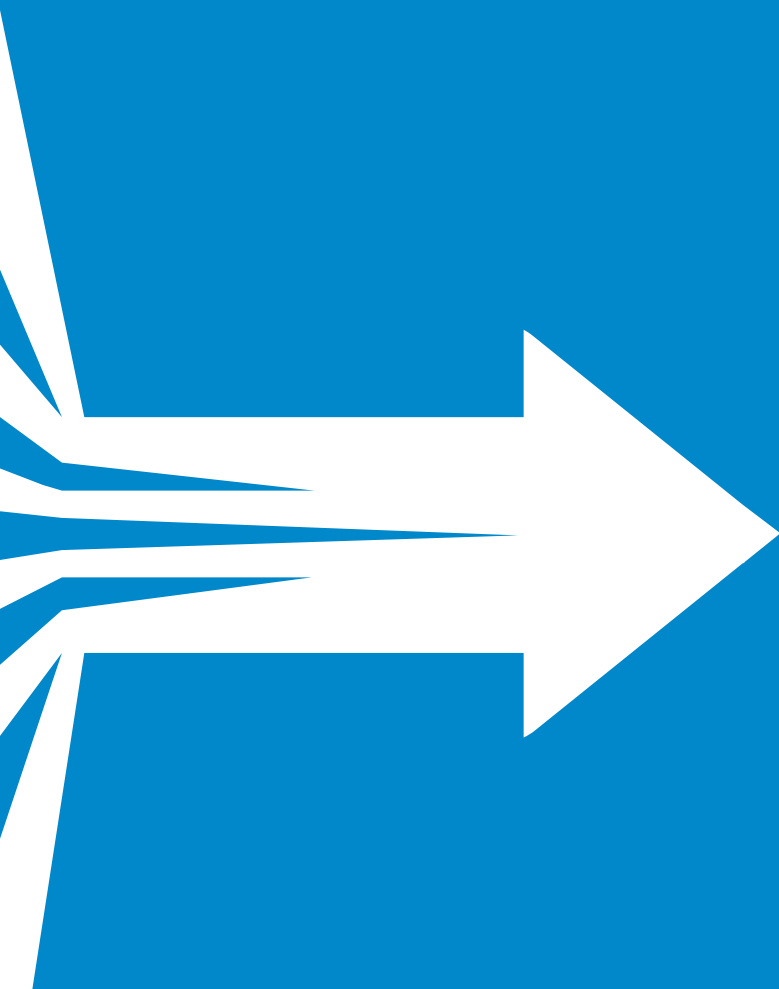
<http://www.who.int/world-health-day/previous/2004/es/index.html>

Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito

http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/es/index.html

Youth and road safety [Los jóvenes y la seguridad vial]

http://whqlibdoc.who.int/publications/2007/9241595116_eng.pdf (disponible únicamente en inglés)



Encontrarán más información en la página
http://www.who.int/violence_injury_prevention/es/index.html



ISBN 978 92 4 350332 5



9 789243 503325