

Programas Innovadores para Crear Concientización en la Seguridad Vial en Puerto Rico

Benjamín Colucci Ríos

Universidad de Puerto Rico, Recinto Universitario de Mayagüez, Mayagüez, Puerto Rico,
benjamín.colucci1@upr.edu

Iraida Meléndez

Fundación MAPFRE, San Juan, Puerto Rico, imelendez@mapfrepr.com

Sonia C. Señeriz

Fundación Luis A. Señeriz / MADD de Puerto Rico, San Juan, Puerto Rico, flas7@coqui.net

Roberto Silva Delgado

Municipio Autónomo de Guaynabo, Guaynabo, Puerto Rico, rsilva@guaynabocity.gov.pr

Introducción

La red de carreteras del Estado Libre Asociado de Puerto Rico es una de las obras de ingeniería en los tiempos modernos, que es responsable del crecimiento sin precedentes del desarrollo socio-económico de nuestra isla.¹ Esta red de carreteras que comprende 23,000 kilómetros contribuye a la circulación de aproximadamente el 95% de toda la mercancía y proporciona accesibilidad y movilidad a los usuarios de sus residencias a sus lugares de empleo y otros generadores de tráfico para las actividades de educación, recreación, cultura y salud, entre otros. Estudios previos realizados en nuestro país han demostrado que en las vías públicas se producen más de 250,000 choques cada año. En términos de fatalidades, en los últimos diez años ha habido un total de 5,500 de las cuales 1,602 son peatones representando el 31.4% del total de fatalidades, mientras que 2,028 están asociados con el consumo de alcohol y sustancias controladas, que representa el 40% del total de las fatalidades durante esta década.

Existe una necesidad de crear programas innovadores para contribuir en la educación vial en todos los niveles académicos. Este trabajo técnico presenta programas innovadores que el sector público y privado, con la contribución de los programas académicos en ingeniería y la academia, han desarrollado y tienen un potencial para mejorar la seguridad en las vías públicas en Puerto Rico. Estos programas pueden ser adaptados y aplicados en países de América Latina con la ayuda de organizaciones gubernamentales y sin fines de lucro.

Palabras claves: seguridad vial, choques, red vial, peatones, factores humanos

Introduction

The road network of the Commonwealth of Puerto Rico is one of the engineering works in modern times, which is responsible for the unprecedented growth of socio-economic development of our island. This road network that comprises 23,000 kilometers contributes to the movement of approximately 95% of all the merchandise and provides accessibility and mobility to users from their residences to their places of employment and other traffic generators for activities of education, recreational, cultural and health, among others. Previous studies in our Island have shown that on public roads occur over 250,000 crashes each year. In terms of fatalities, in the last ten

¹Colucci, Benjamín y Díaz Carrasquillo, Kathleen, et. al., "Evaluation of Safety Features and Development of Guidelines to Identify Hazardous Intersections in Puerto Rico", Revista Internacional de Desastres Naturales, Accidentes e Infraestructura Civil, Volumen 4, Número 1, Enero 2004, ISSN 1535-0088

years there have been a total of 5,500 fatalities of which 1,602 are pedestrians representing 31.4% of total fatalities while 2,028 are associated with consumption of alcohol and controlled substances representing 40% of total fatalities during this decade.

There is a need to create innovative programs to contribute to road safety education at all academic levels. This technical work presents innovative programs that the public and private sector, with the contribution of the engineering programs and the academia, have developed and have a potential to improve safety on public roads in Puerto Rico. These programs can be adapted and implemented in Latin-American countries with the assistance of Government and non-profit organizations.

Keywords: highway safety, crashes, highway network, pedestrians, human factors

Trasfondo Histórico

Los choques en las vías públicas a nivel mundial están asociados principalmente a daños a la propiedad, lesiones corporales a los conductores ocupantes, peatones, motociclistas y en el peor de los escenarios a pérdidas humanas. En Puerto Rico, los estudios e investigaciones que se han realizado han demostrado que en las vías públicas ocurren entre 280,000 a 300,000 choques al año. La Administración Federal de Carreteras (FHWA) del Departamento de Transportación Federal de los Estados Unidos de América ha documentado que para mejorar la seguridad en las vías públicas requiere un proceso sistemático y racional basado en la recopilación de datos y en la implantación de cuatro (4) elementos fundamentales a saber, ingeniería, educación, reglamentación, y manejo de incidentes o emergencias médicas, denominados en inglés como las 4 E (*Engineering, Education, Enforcement, Emergency Medical Services*).²

Las fatalidades en las vías públicas están asociadas principalmente al factor humano de conductores y peatones que representa entre el 90% y 95% de las fatalidades, mientras que el restante 2% al 3% están asociadas a deficiencias geométricas y operacionales de las carreteras. El comportamiento agresivo de los conductores en la manera de conducir, el consumo de bebidas embriagantes y sustancias controladas, la fatiga y cansancio, y la distracción asociada a la nueva tendencia en la utilización del celular y textear, son los factores contribuyentes para la ocurrencia de los choques.³ La educación interactiva en temas de seguridad vial a temprana edad de los futuros conductores y usuarios de las vías públicas juega un papel protagónico para crear conciencia y reducir las fatalidades en las vías públicas. La concientización a la comunidad de la política pública, leyes y reglamentos en combinación con adiestramientos y campañas impactantes oportunas y alianzas son elementos claves para reducir las fatalidades en las carreteras.⁴

En este milenio, los programas tradicionales de educación y capacitación en seguridad vial enfrentarán nuevos retos para atender sobre 30% de fatalidades envueltos peatones, que tienen un impacto adverso en nuestra sociedad y requiere concientizar sobre una cultura de seguridad a todos los niveles.

Tendencias de Choques de Peatones en las Vías Públicas: Década 2000-2010

En términos de tendencias de choques de peatones, en los últimos diez (10) años han ocurrido un total de 5,100 fatalidades en las vías públicas de Puerto Rico de las cuales 1,602 corresponden a peatones representando un 31.4% del total de fatalidades mientras que 2,028 fatalidades están asociadas al consumo de alcohol y sustancias controladas representando un alarmante 40% del total de las fatalidades durante esta década.

²<http://safety.fhwa.dot.gov/>, 28 de diciembre de 2011

³<http://www.nhtsa.gov/people/injury/aggressive/symposium/introduction.html>, 28 de enero de 2012

⁴Highway Safety –Human Factors, Education, and Enforcement Strategies, *Louisiana Highway Safety Commission*, http://www.ltrc.lsu.edu/ltrc_11/pdf/Highway%20Safety%20Human%20Factors,%20Education,%20and%20Enforcement%20Strategies.pdf, 28 de enero de 2012

A raíz de las campañas y programas educativos de la CST y el esfuerzo interagencial de otros programas de seguridad, las 567 fatalidades ocurridas en el año 2000 disminuyeron a 340 para el año 2010 como se puede observar en la figura 1. Aunque las fatalidades de peatones disminuyeron de 182 en el año 2000 a 103 en el año 2010, el por ciento del total de fatalidades se ha mantenido consistentemente entre un 28% a un 34%.

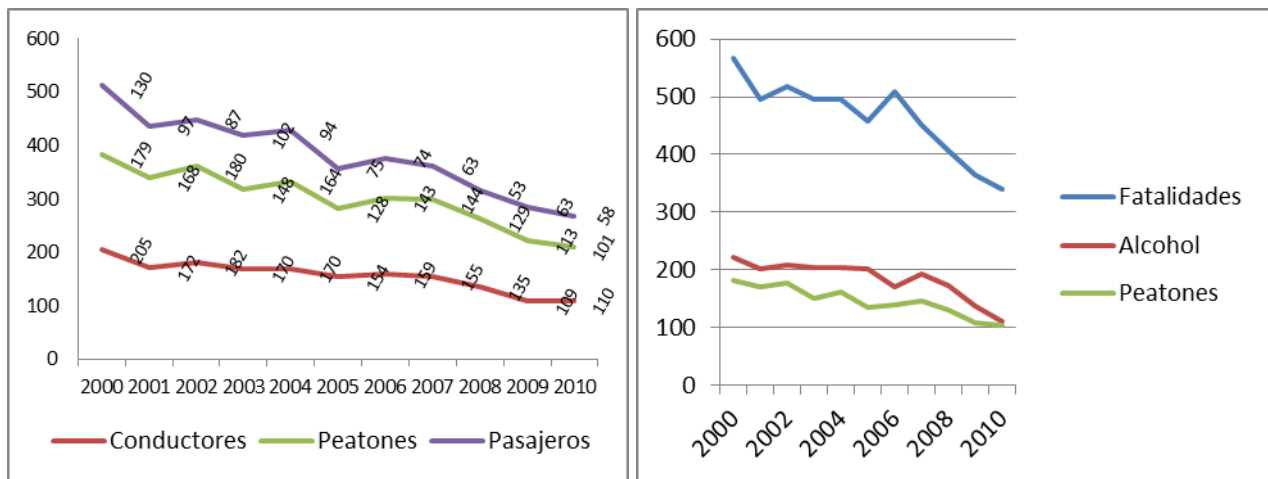


Figura 1: Distribución del total de fatalidades en los últimos 10 años en las vías públicas en Puerto Rico y subdividido por consumo de alcohol y sustancias controladas y peatones.

Fuente <http://www.comisionparalaseguridadeneltransito.com/index.asp>.

En la figura 2 se puede observar la tendencia de fatalidades asociadas al consumo de alcohol y sustancias controladas y los correspondientes a peatones. Específicamente, en el año 2000 se atribuyeron 222 fatalidades por consumo de alcohol de las cuales 54 corresponden a peatones, o sea un 30% del total de peatones fallecidos en dicho año. Para el año 2010 esta cifra disminuyó a 110 fatalidades de los cuales 30 son asociados a peatones representando un 29% del total de peatones fallecidos en el 2010. Durante este periodo de diez (10) años el por ciento de peatones promedio que ha fallecido asociado al consumo de alcohol y sustancias controladas asciende a un 27%. Cabe señalar que las fatalidades asociadas al consumo del alcohol han venido disminuyendo desde el 2007 al presente de 193 a 110, respectivamente. Sin embargo, las fatalidades asociadas a peatones durante los últimos dos (2) años asociadas a peatones y consumo de alcohol han aumentado de 17 a 30.

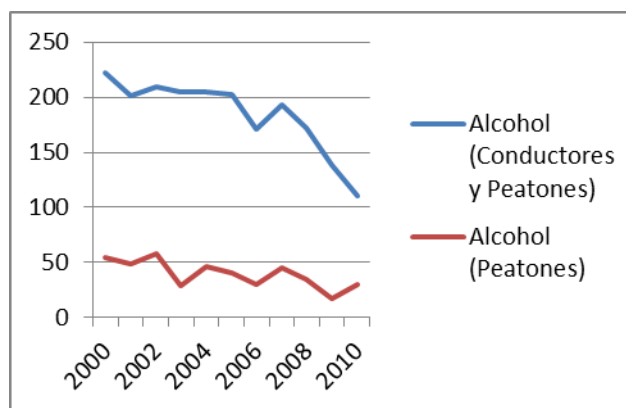


Figura 2: Distribución del total de fatalidades asociadas al consumo de alcohol y sustancias controladas y la cantidad correspondiente a peatones durante los últimos 10 años en las vías públicas en Puerto Rico.

Fuente <http://www.comisionparalaseguridadeneltransito.com/index.asp>.

En la figura 3 (a) se presenta un análisis de la distribución de peatones que han fallecido asociados al alcohol durante los días de semana y la distribución por hora durante los últimos diez (10) años. De dicha figura se desprende que durante el periodo de la semana que comprende del viernes a domingo es donde más fatalidades de peatones asociadas al alcohol ocurren correspondientes a un 69% del total de dichas fatalidades. Durante el periodo de la semana que consiste de lunes a jueves ocurren el restante 31% del total de fatalidades asociadas al consumo de alcohol. En conclusión, el fin de semana es más propenso a este patrón de fatalidades debido al aumento en las actividades sociales y de confraternización en este periodo.

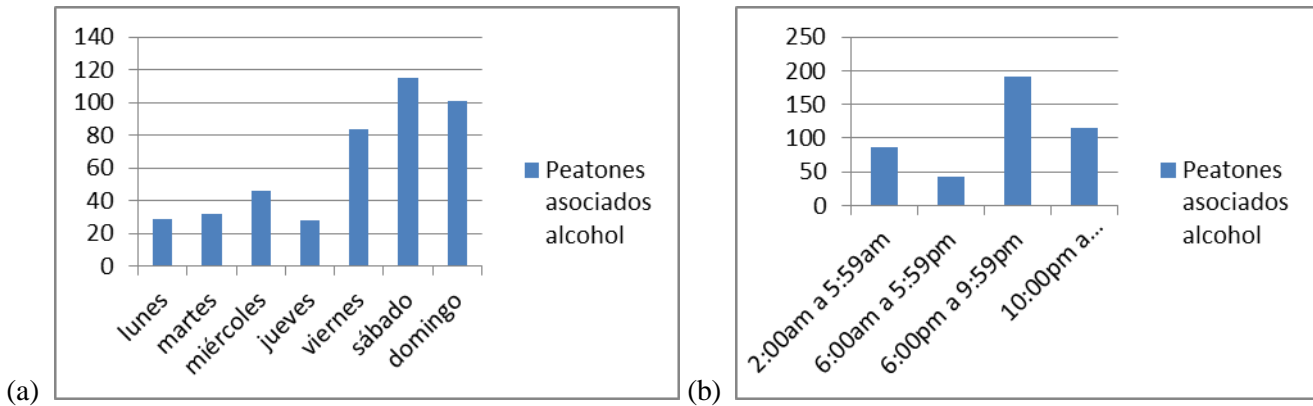


Figura 3: (a) Distribución de fatalidades de peatones asociadas al consumo de alcohol durante los días de la semana (b) y por hora durante los últimos 10 años en las vías públicas de Puerto Rico.

En la figura 3 (b) se presenta la distribución de fatalidades asociadas a peatones con consumo de alcohol para un día dividido en los siguientes cuatro periodos: 2:00 am a 5:59 am, 6:00 am a 5:59 pm, 6:00 pm a 9:59 pm y 10:00 pm a 1:59 am. De dicho análisis se observa que el periodo de cuatro (4) horas de un día de 24 horas, específicamente el correspondiente al periodo de 6:00 pm a 9:59 pm, ocurren 191 fatalidades representando el 44% de todas las fatalidades asociadas a peatones con consumo de alcohol. El periodo de 10:00 pm a 1:59 am ocurren 115 fatalidades de peatones que representan el 26% del total y de 2:00 am a 5:59 am ocurren 86 fatalidades de peatones correspondientes al 20% del total. Es impactante el hecho de que en un periodo de 12 horas ocurren aproximadamente 50 fatalidades versus 4 horas (6:00 p.m. a 9:59 p.m.) que ocurren aproximadamente 200 fatalidades, o sea, una razón de 4 a 1 durante este periodo de la noche. En términos del tiempo con luz solar comprendido en promedio entre las 6:00 am a 5:59 pm solamente ocurre el 9.9% del total de fatalidades asociadas al consumo de alcohol y sustancias controladas. La ausencia de iluminación, ciertamente es un elemento contribuyente que se debe evaluar con más detenimiento en estudios futuros.

En síntesis, la cantidad de fatalidades durante los últimos diez (10) años se han reducido significativamente en parte por las campañas de orientación y concientización realizadas por el gobierno y otras agencias sin fines de lucro para concientizar a diferentes niveles de la población de los usos de la importancia de no beber mientras conduce, pasar la llave en la eventualidad de estar bajo los efectos de sustancias controladas, cambios en el capítulo 9 de la Ley Número 22 de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico del 7 de enero de 2000 según enmendada, e iniciativas de varias agencias administrativas y sociedades sin fines de lucro que han dicho presente en diferentes campañas durante este periodo de tiempo.

Programas innovadores para contribuir a la educación de la seguridad vial

A continuación describimos siete (7) iniciativas y/o programas a nivel local, nacional e internacional que tienen el potencial de ayudar a mitigar la problemática asociada a choques en las vías.

1. Villa Segura: Parque Rodante de Seguridad Vial de FUNDACIÓN MAPFRE

Villa Segura es una iniciativa de FUNDACIÓN MAPFRE que pretende brindar a los niños una experiencia realista de transitar por la ciudad al mismo tiempo que se educan para de esta manera ayudar a prevenir y reducir los índices de choques en las vías públicas. Esta iniciativa de obra social consiste esencialmente de un parque rodante para la educación de los niños entre las edades de 8 a 12 años que cursan entre el tercero al séptimo grado de las escuelas públicas y privadas del país. Como parte del programa se adiestra a los niños en los aspectos fundamentales asociados a la seguridad vial de tal manera que colaboren en la formación de la nueva generación de conductores y peatones responsables, con mayor conciencia y sensibilidad al utilizar las vías públicas del país. El parque rodante está inspirado en la ciudad imaginaria de Berto, personaje infantil del ISV en Puerto Rico, quién lucha por el bienestar de Villa Segura siguiendo las reglas de tránsito promoviendo la seguridad vial.

El proceso educativo consiste esencialmente de dos (2) aspectos fundamentales, el primero conceptual, a través de una sesión en la que se provee el marco teórico del tema; y la segunda fase práctica, en la que los niños participan en el circuito a través de una serie de divertidas experiencias interactivas y por medio de un juego de roles, donde se transforman en conductores, peatones y ciclistas, utilizando medidas de seguridad vial para transitar el parque supervisados por unos guías adiestrados en dicho tema.

FUNDACIÓN MAPFRE es una institución por el grupo asegurador español MAPFRE. Las actividades de interés social de FUNDACIÓN MAPFRE se desarrollan principalmente en España y en Iberoamérica a través de cinco (5) institutos. El Instituto de Seguridad Vial es el que en su misión fomenta la seguridad de las personas y de sus patrimonios, con especial atención a la Educación Vial.

El Municipio Autónomo de Guaynabo se convierte en la primera ciudad en Puerto Rico en donde se ubica Villa Segura. En la figura 4 se presenta el plano de la Villa Segura con los elementos geométricos de calles, intersecciones, rotondas, marcado de pavimento con los cruces de peatones, estacionamientos y la rotulación reglamentaria de PARE, advertencia, semáforos y otras señales para el control del tránsito.

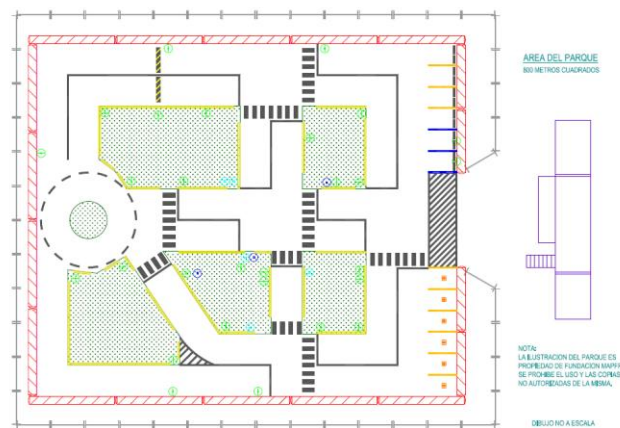


Figura 4: Plano de la Villa Segura.

La logística de la selección del lugar y la preparación del espacio para el montaje del parque, la coordinación con las escuelas públicas y la transportación de los niños, la seguridad, entre otros importantes aspectos, fue gracias al compromiso y colaboración de diferentes departamentos del Municipio Autónomo de Guaynabo que participaron en las diferentes facetas del proyecto. Este esfuerzo incluye a recursos de la Policía Municipal, Recreación y Deportes, Reciclaje y Ornato, Familia, Control Ambiental y la Oficina de Prensa del Municipio adscrita a la Oficina del Alcalde.

El municipio se comprometió además a prestar vigilancia y seguridad durante la operación de Villa Segura así como en las noches y fines de semana cuando el parque no está en operación. Además, el ISV adiestró a los oficiales de la Policía Municipal para que fueran parte de este proyecto y colaboraran en el desarrollo educacional

de los niños en lo relacionado a la seguridad vial. El policía municipal Nelson Pantojas se comprometió con el proyecto implantando un sistema de advertencias “simbólicas” por infracciones cometidas por aquellos niños que violasen cualquier señal de tránsito. Además del boleto simbólico, Pantojas les ofrece la debida orientación y explicación sobre la naturaleza de la infracción y el porqué de la amonestación. Este hecho le dio un sentido de realismo a Villa Segura, añadiendo a su vez un elemento práctico de la vida cotidiana.

En la figura 5 se muestra una vista de Villa Segura Parque Rodante de Educación Vial de FUNDACIÓN MAPFRE.



Figura 5: Vista de Villa Segura.

En la figura 6 se observan en el parque a los niños en vehículo de motor o en bicicleta con los equipos de seguridad necesarios (cascos, coderas, rodilleras, etc.), y siendo asistidos por los guías debidamente adiestrados.



Figura 6: Conductores y ciclistas en acción dentro del parque con su equipo protector.

En la figura 7 se observa a los niños en el aula tomando el curso preparatorio sobre seguridad vial con el instructor designado antes de pasar a la práctica dentro del parque.



Figura 7: Niños en el aula tomando el curso interactivo.

Impacto en la seguridad vial de Villa Segura

La primera etapa del proyecto Villa Segura requirió una inversión sobre \$500,000 sin incluir la aportación de los recursos humanos y materiales por parte del Municipio Autónomo de Guaynabo. Esta iniciativa ha estado contribuyendo en la formación de los futuros jóvenes por un periodo de dos (2) meses y se extenderá hasta febrero de 2012 en este Municipio. El parque rodante tiene la capacidad de impactar a 120 niños por día en cuatro (4) sesiones con grupos de un máximo de 30 niños. En los primeros dos (2) meses de operación de Villa Segura en el Municipio Autónomo de Guaynabo, se impactaron 2,238 niños entre las edades de 8 a 12 años y a su vez, se concientizó a sus maestros, padres y familiares sobre todos los aspectos relevantes de la responsabilidad vial. Todos los niños al finalizar la visita reciben un certificado de participación que evidencia que han completado la parte teórica y práctica sobre educación vial exitosamente. Al maestro se le entrega una foto del grupo como recuerdo de la visita a Villa Segura.

En resumen, Villa Segura es un parque rodante de educación vial que irá recorriendo los municipios en Puerto Rico, con el objetivo de llevar el mensaje de seguridad vial para educar y desarrollar ciudadanos responsables y conscientes que ayudarán a disminuir los incidentes en las vías públicas del país. Esta caravana de educación vial de FUNDACIÓNMAPFRE inaugurada en Guaynabo, Puerto Rico ha sido exitosa en España, Brasil, México y Portugal.

2. Fundación Luis A. Señeriz (FLAS) / Mothers Against Drunk Driving (MADD) de Puerto Rico con la campaña de la promesa roja⁵

FLAS / MADD PR es una organización de base comunitaria reconocida en la Isla y a nivel nacional, dedicada a promover mayor conciencia entre la comunidad sobre el riesgo a la salud de los puertorriqueños de consumir bebidas alcohólicas al conducir vehículos de motor en, propiciar y apoyar legislación encaminada al problema grave de la salud pública relacionada al uso de el alcohol y proveer las ayudas posibles a las víctimas de choques de tránsito. Esta organización busca que se enmiende legislación para que las leyes sean más severas contra los infractores de estas vías públicas. Los miembros de esta organización incluyen a las madres y familiares de personas que han fallecido en las vías públicas. La Sra. Sonia Señeriz es la promotora de dicha organización y es a su vez la fundadora de la fundación Luis A. Señeriz (FLAS), a raíz del fallecimiento de su hijo Luis Señeriz hace 27 años. FLAS / MADD PR tienen la denominada Promesa Roja que es una campaña dirigida para crear conciencia de NO manejar en estado de embriaguez durante los días festivos y todo el año. La Promesa Roja lleva consigo el mensaje de prudencia y solidaridad con los miles de conductores que transitan por nuestras vías públicas en épocas de festividad y alegría, la cual se inicia en el pueblo puertorriqueño con la celebración del Día

⁵<http://www.flas-maddpr.org/>, 5 de enero de 2012

de Acción de Gracias, continúa con la Navidad y el Año Nuevo culminando con las Fiestas de Reyes. La Promesa Roja nos alerta sobre el uso indebido del alcohol en las carreteras para que este comportamiento no reclame una víctima más.

3. Administración de Compensaciones por Accidentes de Automóviles (ACAA) – “Sí guías, no textees”⁶

La ACAA es una corporación pública creada bajo la Ley # 138 del 26 de junio de 1968.⁷ La misión que surge de la Ley Habilitadora de ACAA busca reducir los trágicos efectos sociales y económicos producidos por los accidentes de tránsito sobre la familia y demás dependientes de las víctimas, proporcionando a estos servicios médico-hospitalarios e ingresos que los libra de quedar en total desamparo y desvalimiento económico, así como compensaciones a los dependientes de víctimas fallecidas en tales accidentes.

La ACAA promueve una campaña educativa con el cantante Tito El Bambino titulada “Sí guías, no textees”. El mensaje principal pertinente en esta campaña es: “...cuando guías y textees todo se convierte en un blanco; ponte tu bandita, haz tu compromiso de guiar y no textear”. Con esta campaña se obsequió en diferentes lugares públicos y centros comerciales banditas de pulgares con el mensaje de "sí guías no textees".

4. ITE – Moving Toward Zero Deaths” (TZD)⁸

El Departamento de Transportación de los Estados Unidos a su vez ha lanzado la iniciativa denominada “Moving Toward Zero Deaths” (TZD) y con información basado principalmente en la cifra alarmante de fatalidades en los EE.UU. que asciende a 33,308 fatalidades durante el 2010, requiere de un plan integrado de diferentes organizaciones incluyendo el sector público privado y la academia en donde se deben promover estrategias que ayuden a alcanzar cero muertes en las carreteras. Una muerte es inaceptable. Existe consenso a través de los expertos y la sociedad civil en las siguientes diez (10) estrategias básicas pueden ayudar a promover esta meta de cero muertes en las carreteras.

1. Adoptar una cultura de seguridad
2. Reducir la velocidad
3. Reducir la presencia de conductores incapacitados para conducir vehículos de motor
4. Aumentar el uso de los cinturones de seguridad y dispositivos de restricción de los pasajeros
5. Diseñar y construir vehículos más seguros
6. Buscar los mecanismos para disminuir la distracción de los conductores al manejar vehículos de motor
7. Aumentar la seguridad para los conductores jóvenes
8. Implantar mejoras de ingeniería costo efectiva
9. Mejorar la seguridad para los peatones
10. Desarrollar y actualizar sistemas de base de datos comprensivos e integrados de seguridad

5. Naciones Unidas - Década de Acción para la Seguridad Vial: 2011-2020

La Década de Acción fue aprobada por la Asamblea General Naciones Unidas en marzo de 2010. Esta iniciativa surge a raíz de la preocupación a nivel mundial que ha traído la Organización Mundial de la Salud (WHO) por sus siglas en inglés, en donde sus estadísticas han identificado la alarmante cifra de 1.3 millones de fatalidades por año.

La Década de Acción a su vez tiene un enlace a nivel nacional con la Fundación FIA (*Fédération Internationale de l'Automobile*) adscrita en Washington D.C. a través de su directora T. Bella Dinh-Zarr. Esta iniciativa de la Década de Acción a su vez está respalda por la Organización Mundial de la Salud (WHO) y endosada en la Asamblea General de las Naciones Unidas.

⁶<http://www.aaa.gobierno.pr/ACAA/>, 5 de enero de 2012

⁷Morales Millán, Felipe, Historia de la ACAA, 1968-2008

⁸<http://safety.fhwa.dot.gov/tzd/>, 3 de enero de 2012

Proclama de la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020

En mayo del 2011 el gobernador de Puerto Rico, Luis G. Fortuño firmó una proclama de gobierno apoyando el lanzamiento de la Década de Acción para la Seguridad Vial en la cual se resalta el compromiso del gobierno y sus agencias administrativas para apoyar en esta iniciativa a nivel mundial.⁹ En dicha proclama se resalta la importancia e impacto trascendental que el sistema de carreteras tiene sobre el desarrollo socioeconómico del país, las estadísticas de fatalidades en las vías públicas, su relación a la problemática mundial y el compromiso del DTOP, CST, ACAA, la Policía de Puerto Rico, el Departamento de Salud, entre otras, en la creación e implantación de nuevos programas de concientización y prevención y el uso de la tecnología para salvar vidas en las vías públicas.

6. Centro de Transferencia de Tecnología en Transportación

El Centro de Transferencia de Tecnología en Transportación adscrito al Recinto Universitario de Mayagüez (RUM) de la Universidad de Puerto Rico (UPR) ha colaborado en los últimos 26 años en el adiestramiento y capacitación de las agencias de transportación local en seminarios y talleres asociados a las nuevas técnicas, manuales, procedimientos de ingeniería para promover la seguridad vial en aspectos de cambios en los estándares de diseño, construcción, preservación, rotulación, y rehabilitación de la infraestructura vial. Además el Centro, como parte de su apoyo a la Década de Acción para la Seguridad Vial, ha generado una lista de doce (12) compromisos que la ciudadanía podría colaborar para ayudar a prevenir las fatalidades en las vías públicas.

Tabla 1: Compromiso Ciudadano para Ayudar a Prevenir Fatalidades en las Vías Públicas

1.	Obedecer las leyes de tránsito mientras manejo un vehículo de motor.
2.	Cumplir con los límites de velocidad.
3.	No conducir bajos los efectos del alcohol.
4.	No textear ni utilizar el celular mientras manejo un vehículo de motor.
5.	No distraerme mientras conduzco mi vehículo de motor.
6.	Compartir la carretera con peatones, motociclistas y ciclistas.
7.	Usar siempre el cinturón de seguridad.
8.	Requerir a todos los ocupantes de mi vehículo a que utilicen el cinturón de seguridad.
9.	Emplear correctamente el asiento protector adecuado.
10.	Utilizar los protectores de seguridad requeridos mientras conduzco y/o soy pasajero en una motora.
11.	Utilizar los protectores de seguridad requeridos mientras manejo una bicicleta.
12.	Obedecer las leyes de tránsito aplicables a peatón, motociclista y ciclista.

El Centro, además, colabora en el desarrollo de adiestramiento y capacitación en las Islas Vírgenes y con otras organizaciones como la ITE, CIAPR, MADD, FLAS, FUNCACIÓN MAPFRE, y agencias e instrumentalidades del gobierno estatal y federal, para realizar alianza educativa en pro de la seguridad vial.

7. Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST)

Por último, la Comisión para la Seguridad en el Tránsito (CST) creada por el Gobierno de Puerto Rico mediante la Ley Núm. 33 de 25 de mayo de 1972, según enmendada, tiene el deber de establecer un programa sobre prevención de choques de tránsito en las carreteras. Su misión es prevenir y reducir muertos, heridos y daños a la propiedad, causados por los choques de tránsito, estableciendo campañas y programas educativos que orienten sobre la importancia de cumplir con las leyes y reglamentos de seguridad en el tránsito para beneficio de la ciudadanía puertorriqueña.¹⁰ Es parte esencial de este programa la orientación enfocada en la **seguridad peatonal**

⁹<http://prt2.uprm.edu>, 3 de enero de 2012

¹⁰<http://www.comisionparalaseguridadeneltransito.com/informacion.asp>, 28 de enero de 2012

debido a la problemática de sobre 30% de fatalidades en las vías públicas envueltos peatones con énfasis en las áreas suburbanas y urbanas.

Parques Educativos para la Seguridad en el Tránsito (PESET)¹¹

Este programa innovador denominado PESET, es una iniciativa promulgada por la Comisión para la Seguridad en el Tránsito y el Departamento de Transportación y Obras Públicas, en colaboración con la Administración de Seguridad en el Tránsito en Carreteras a Nivel Nacional, con el propósito de fortalecer la educación y la seguridad vial en la Isla. El programa está dirigido a estudiantes de escuela elemental entre las edades de 7 a 10 años con el propósito de familiarizarlos con los fundamentos y entendimiento de la Ley 22 de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico del 2000, según enmendada. Como parte de este programa, se le provee a los estudiantes de escuela elemental e intermedia una educación teórica y práctica en los roles primordiales del conductor, ciclista y peatón. Existen dos facilidades del programa PESET ubicados en los municipios de Caguas y Arecibo, Puerto Rico. En la figura 8 se ilustran varias tomas de los parques PESET en Puerto Rico.



**Figura 8: Ilustración de las facilidades para vehículos, peatones y ciclistas de Parques PESET.
Fuente: Comisión para la Seguridad en el Tránsito de Puerto Rico**

Conclusión

En esta ponencia hemos descrito siete (7) programas que tienen el potencial de contribuir a la educación en la seguridad vial. Las acciones y campañas llevadas a cabo por las diferentes organizaciones, las gestiones que ha estado realizando la academia, y la reciente campaña de la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 son ejemplos positivos de iniciativas que tienen el potencial de ayudar en la reducción de las fatalidades y los choques en las carreteras y crear una mejor formación al conductor y a la generación de usuarios de las vías públicas. En síntesis, es la opinión de los autores que para ser efectivos y dejar una huella permanente en nuestra sociedad, estos programas innovadores en la educación vial requerirán el compromiso genuino de voluntarios de diferentes entidades, organizaciones cívicas y sin fines de lucro para junto a los municipios, agencias de gobierno, incluyendo a la academia, se pueda lograr un cambio cultural dándole la importancia a la seguridad vial para salvar vidas en las vías públicas. Sabemos que todos unidos podemos salvar millones de vidas es un compromiso social.

Autorización y Renuncia

Los autores autorizan a LACCEI para publicar el escrito en los procedimientos de la conferencia. LACCEI o los editores no son responsables ni por el contenido ni por las implicaciones de lo que esta expresado en el escrito.

¹¹<http://www.comisionparalaseguridadeneltransito.com>, 17 de febrero de 2012