

**GUÍA DE BUENAS PRÁCTICAS
PARTICIPACIÓN SIGNIFICATIVA DE LAS ONG
EN EL ÁMBITO DE LA SEGURIDAD VIAL**

ÍNDICE

¿Qué es la participación significativa de las ONG?	03
El mandato mundial para la seguridad vial	04
Contexto y propósito	05
¿Cómo es la participación significativa exitosa de las ONG?	06
Ejemplos de participación significativa de las ONG	09
Abordar los desafíos de la participación significativa de las ONG	19
Lista de verificación para la participación significativa de las ONG	24
Anexo 1: Breve descripción de la encuesta a los miembros de Alliance y métodos de entrevista	26
Anexo 2: La participación significativa según los miembros de Alliance	28
Anexo 3: Bibliografía sobre participación significativa	36



© Arrive Alive

¿QUÉ ES LA PARTICIPACIÓN SIGNIFICATIVA DE LAS ONG?



La participación significativa de las ONG se da cuando éstas participan en un espacio de toma de decisiones en nombre de las comunidades que representan, de una manera que conduce a acciones que resultan en la reducción (y en última instancia en la eliminación) de muertes, lesiones graves y el sufrimiento psicológico relacionado con los siniestros de tránsito.¹



¹ Definición basada específicamente en el contexto de la seguridad vial y los objetivos globales y basada en la contribución de los miembros de Alliance a través de una encuesta realizada entre enero y febrero de 2021 y una revisión bibliográfica. Los datos y la revisión bibliográfica se encuentran en los Anexos 2 y 3.



EL MANDATO MUNDIAL PARA LA SEGURIDAD VIAL

RESOLUCIÓN A/74/L86 DE LA ONU

En 2020, la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó la Resolución A/74/L86 sobre la “Mejora de la seguridad vial en el mundo”, que proclamó un segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial y estableció un objetivo de reducir en un 50 % las muertes y lesiones graves en las carreteras para 2030.

DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2021- 2030

El segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 , se basa en el primer Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, que tenía el mandato de “estabilizar y reducir el nivel previsto de muertes por siniestros de tránsito a nivel mundial”.

El segundo Decenio se presenta como una nueva oportunidad para intensificar los esfuerzos globales hacia una reducción del 50 % de las muertes y lesiones. A su vez, se encuentra respaldado por el Plan Global, que es la guía para que los gobiernos alcancen la meta de 2030.

OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE (ODS)

La meta de 2030 se sustenta en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) que la comprenden en el contexto más amplio de la salud mundial y la prosperidad para las personas y el planeta. Por consiguiente, la seguridad vial se aborda a través de dos metas:

- 3.6 (Salud y bienestar) Para el 2030, se reducirán a la mitad las muertes mundiales por siniestros de tránsito.
- 11.2 (Ciudades y comunidades sostenibles) Para el 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, mujeres, niños, personas con discapacidad y adultos mayores.



CONTEXTO Y PROPÓSITO

El 2021 marca el inicio de la segunda Década de Acción con un ambicioso objetivo de reducir a la mitad las muertes y lesiones en las carreteras para el 2030. Si bien los gobiernos deben dirigir las acciones hacia el logro de las metas, una participación significativa de las ONG en la toma de decisiones y en la implementación de las mismas puede ayudar a acelerar el progreso.

Según una encuesta realizada a miembros de Global Alliance of NGOs for Road Safety (Alliance), un factor clave en las contribuciones brindadas al primer Decenio de Acción fue una participación significativa de las ONG en los procesos de toma de decisiones. En cambio, informaron que la falta de una participación significativa durante el primer Decenio de Acción iba en detrimento del progreso.

Esta guía ofrece a las ONG y activistas recomendaciones prácticas e inspiración para fortalecer su incidencia a través de una participación significativa con sus gobiernos, y al hacerlo lograr el máximo impacto hacia los objetivos de seguridad vial del 2030. Las recomendaciones incluidas en esta guía se basan en las perspectivas de los miembros de Alliance y ofrecen información sobre cómo las ONG exitosas se han preparado y posicionado para tender puentes entre sus gobiernos y las comunidades en las que se desempeñan. Explora los desafíos y oportunidades que han experimentado en sus esfuerzos hacia una participación efectiva y significativa, incluyendo ejemplos concretos de las medidas que las ONG pueden tomar para fortalecer su participación.

La guía muestra que las ONG desempeñan un papel valioso al transmitir las voces de las comunidades a sus gobiernos. Estas voces son importantes porque son las voces de quienes se ven directamente afectados por la aplicación de las políticas de transporte y seguridad. Las ONG juegan un rol importante en la educación de las comunidades, demostrándoles qué soluciones funcionan, conectando a sus gobiernos con esas realidades y señalando los compromisos y responsabilidades que promuevan la rendición de cuentas y la transparencia del gobierno.

Alcanzar las metas para el 2030 requiere de esfuerzos concertados por parte de diversos sectores de la sociedad, en los cuales las ONG están incluidas. La participación significativa es un instrumento central y necesario para que las ONG amplíen su impacto.

Es nuestra misión y obligación, como ONG de seguridad vial y víctimas de siniestros de tránsito, desempeñar nuestro papel en el segundo Decenio de Acción hacia las metas 2030, maximizando nuestra capacidad de apoyo para movilizar a nuestras comunidades y demandarles a las autoridades que actúen.

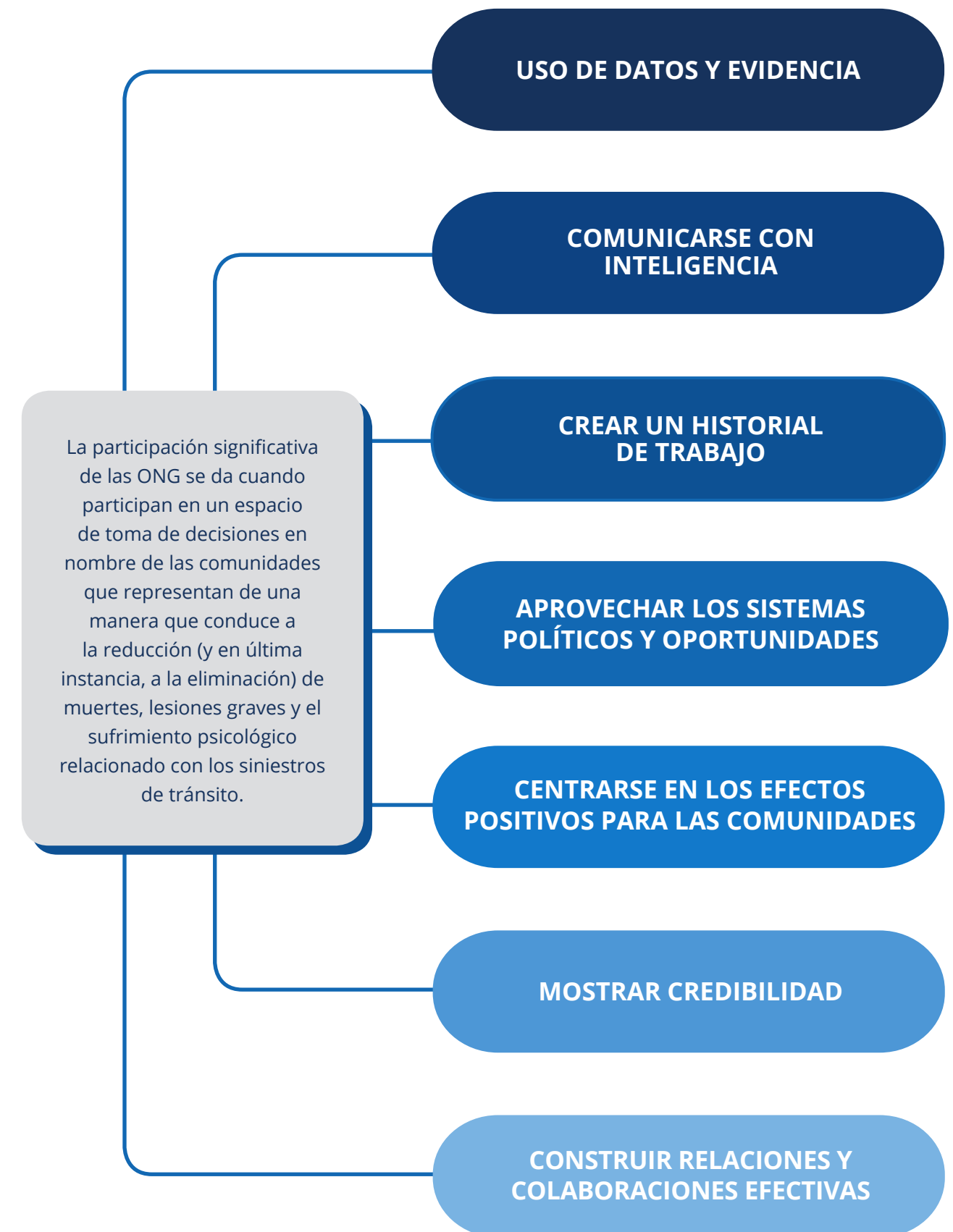
¿CÓMO ES LA PARTICIPACIÓN SIGNIFICATIVA EXITOSA DE LAS ONG?

En la siguiente sección, exploraremos ejemplos de participación significativa a través de estudios de casos de miembros de Alliance. A través de los estudios de caso, podemos ver los elementos comunes que constituyen una participación significativa de las ONG.

- 1. USO DE DATOS Y EVIDENCIA:** Las ONG que participan significativamente con sus órganos de toma de decisiones buscan y utilizan datos y evidencia para desarrollar su comprensión del tema, aumentar los conocimientos especializados, desarrollar sus mensajes y estrategias de incidencia, para luego definir sus demandas. A menudo involucran a otros expertos y/o contratan personal calificado dedicado para asegurar la calidad del trabajo.
- 2. COMUNICARSE CON INTELIGENCIA:** Las ONG que participan de manera significativa hacen un uso inteligente de los medios de comunicación, de la selección de referentes, utilizan plataformas de alto perfil para concientizar, generar apoyo, mostrar credibilidad y presionar a los gobiernos para que actúen.
- 3. CREAR UN HISTORIAL DE TRABAJO:** Las ONG que participan de manera significativa buscan producir resultados de calidad a pesar de los obstáculos (ej.: falta de fondos/recursos, la falta de voluntad política o de interés gubernamental, o los cambios de gobierno).
- 4. APROVECHAR SISTEMAS POLÍTICOS Y OPORTUNIDADES:** Las ONG que participan de manera significativa buscan activamente cualquier oportunidad que les posibilite ampliar sus demandas y lograr mejores resultados en materia de seguridad vial.
- 5. CENTRARSE EN LOS EFECTOS POSITIVOS PARA LAS COMUNIDADES:** Las ONG que participan significativamente se centran en lograr resultados positivos y reducir el sufrimiento de las comunidades a las que representan, cumpliendo así con sus funciones y responsabilidades.
- 6. MOSTRAR CREDIBILIDAD:** Las ONG con participación significativa utilizan los datos y la evidencia de manera efectiva, generan un historial de trabajo efectivo, realizan comunicaciones SMART² y cultivan relaciones sólidas, las cuales demuestran su credibilidad.
- 7. CONSTRUIR RELACIONES Y COLABORACIONES EFECTIVAS:** Las ONG con participación significativa son competentes para identificar a partes interesadas para trabajar de manera conjunta y establecer relaciones positivas. Esto se aplica a la búsqueda de los tomadores de decisiones indicados (autoridades), referentes sociales, socios y líderes de opinión adecuados, y a la colaboración con otros miembros de la sociedad civil, tanto en la seguridad vial como fuera de ella.

Cuando se producen estos logros, las ONG atraen la atención del gobierno y de los financiadores, lo que conduce a un mayor éxito.

² Del inglés: Específico, Mensurable, Alcanzable, Realista, y con un Marco temporal





© AIP Foundation

EJEMPLOS DE PARTICIPACIÓN SIGNIFICATIVA DE LAS ONG

Los ejemplos reales de los miembros de Alliance pueden ilustrar cómo las ONG están trabajando para crear una participación significativa y pueden servir para ayudar a diferentes ONG a mejorar su participación y potenciar sus resultados en la próxima década. Consideraremos ejemplos del primer Decenio de Acción en cuanto a lo que se logró y luego, en retrospectiva, descubriremos cómo se logró ese resultado clave.

Los siguientes estudios de caso consideran las siguientes preguntas:

- **RESULTADOS CLAVES:** ¿A qué cambios clave contribuyó la ONG?
- **FUNDAMENTACIÓN:** ¿Qué llevó a la ONG a creer que los cambios serían efectivos y que podría influir en ellos?
- **DATOS CLAVES:** ¿Hay datos que demuestren las mejoras derivadas de los cambios?
- **OBSTÁCULOS CLAVES:** La mayoría de las historias de éxito implican obstáculos. ¿Cuáles fueron los principales obstáculos?
- **GESTIÓN/SUPERACIÓN DE OBSTÁCULOS:** ¿Cómo se superaron estos obstáculos?
- **FACILITADORES CLAVES:** ¿Cuáles fueron los facilitadores del éxito?
- **RECOMENDACIONES:** ¿Cuál es la recomendación clave de las ONG para maximizar el éxito?

Si bien estos estudios de casos muestran que cada ONG demostró contar con los siete elementos para una participación significativa, destacamos un elemento en cada estudio para que nos ayude a verlo en la práctica.

Estudio de caso 1: FOCO EN EL USO DE DATOS Y EVIDENCIA

ASSOCIATION FOR SAFE INTERNATIONAL ROAD TRAVEL, KENIA

RESULTADOS CLAVES

La Association for Safe International Road Travel (ASIRT) en Kenia trabajó con otras ONG para redactar y abogar por la aprobación de una ley de seguridad vial infantil, como parte de la enmienda al proyecto de ley vial, para mejorar la seguridad de los niños que viajan hacia y desde la escuela. El proyecto de ley fue aprobado por el parlamento y por el presidente en 2017.

FUNDAMENTACIÓN

Los proyectos de carácter específico del gobierno y las ONG para mejorar la seguridad infantil (por ejemplo, la instalación de cruces peatonales en una escuela) mostraron resultados positivos, y ya se estaban abordando los temas del exceso de velocidad y el uso del casco. Sin embargo, no existía un enfoque sistemático de la seguridad infantil. Tras la denuncia de los medios de comunicación, las comunidades pedían una acción más sostenible para abordar el tema de varias muertes en los entornos escolares. Aunque la policía había estado recabando y almacenando datos nacionales, sólo existían datos agregados para los menores de 16 años. No se disponía de datos relacionados a los lugares de los siniestros o la edad de las víctimas.



DATOS CLAVES

En 2011, un consorcio liderado por Bloomberg Philanthropies, que incluía a ASIRT, llevó a cabo un estudio de valoración inicial en torno a 20 escuelas de dos distritos que permitió determinar que en los últimos tres años se habían producido 266 lesiones y 38 muertes en niños. Luego de las intervenciones efectuadas, que incluyeron controles de velocidad, cambios en la infraestructura y un aumento en la supervisión, las colisiones en los dos distritos se redujeron en un 37% y 49% y las muertes en un 83% y 60%. Estos datos fueron el sustento para el trabajo de incidencia referido al proyecto de enmienda.

OBSTÁCULOS CLAVES

- Los encargados de formular políticas no consideraban a la seguridad infantil como una cuestión de emergencia frente a muchas prioridades que compiten por recursos.
- La oposición surgió de ciertos sectores de la comunidad preocupados por los costos adicionales, la incredulidad en los beneficios de los límites de velocidad de 30 km/h, y el mito de que la reducción de velocidad causaría atascos de tráfico.

GESTIONAR/SUPERAR OBSTÁCULOS

- Los datos se utilizaron para convencer a las autoridades sobre la necesidad de la ley. La recopilación de datos involucró a las propias comunidades.
- Se organizaron actividades para visibilizar a la seguridad infantil. Las actividades incluyeron caminatas y marchas, medios de comunicación en horario central, y el etiquetado de ministros y formadores de opinión en las redes sociales. Los datos respaldaron el mensaje sobre la urgencia de abordar el tema.
- Se aplicó una estrategia coherente de promoción y se emprendió el mapeo de las partes interesadas. ASIRT Kenia trabajó con diferentes ministerios para que se potenciaran mutuamente.
- La participación de asociaciones de padres, maestros y miembros del parlamento, entre otros, contribuyó a construir una base de apoyo.

FACILITADORES CLAVES

- Solvencia: ASIRT Kenia mantuvo el tema en la agenda pública, incluidos eventos para el Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Siniestros de Tráfico (WDR, por sus siglas en inglés) que involucraron a las autoridades y los medios de comunicación. El gobierno ha adoptado el WDR en su calendario anual. También organizó otros eventos comunitarios, como marchas, forjó relaciones con las autoridades y recurrió a las redes sociales.
- Como resultado de su incidencia, ASIRT Kenia fue invitada a los foros de adopción de decisiones sobre seguridad vial y se nombró al director ejecutivo de la ONG como vicepresidente del organismo nacional encargado de la seguridad vial y presidente del comité de seguridad vial. En este rol, ASIRT Kenia ha podido involucrar a más ONG en la toma de decisiones.

RECOMENDACIONES

- Tenga la evidencia para elaborar su argumento y transmita lo que su audiencia puede lograr gracias al trabajo de incidencia.
- Defina el camino a seguir. Sepa lo que quiere lograr, a dónde quiere ir y a quién necesita llevar, esto le permitirá ser estratégico a la hora de elegir el personal, la coalición, las herramientas de incidencia, el idioma y mensajeros adecuados.
- Involúcrese en cómo el gobierno y el parlamento de su país trabajan para considerar cuándo usted, como ONG, debe intervenir. Esto incluye comprender el proceso y el calendario legislativo.
- Busque oportunidades y aproveche inteligente y sensatamente los acontecimientos trágicos (por ejemplo, un gran siniestro en las noticias) para presionar por un cambio en las políticas.

Estudio de caso 2: FOCO EN LA COMUNICACIÓN INTELIGENTE

LES AMBASSADEURS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE, TUNÉZ

RESULTADOS CLAVES

Aunque Túnez ya tenía una ley de cinturones de seguridad, nunca se fiscalizó y su uso era poco frecuente en las zonas urbanas. Les Ambassadeurs de la Sécurité Routière (ASR) involucró al gobierno y a la comunidad para mejorar el uso del cinturón de seguridad en los asientos delanteros en las zonas urbanas a través de una campaña masiva en los medios de comunicación. Como resultado, el Ministerio del Interior (MOI, por sus siglas en inglés) instruyó a la policía nacional para que fiscalizara el uso del cinturón de seguridad.

FUNDAMENTACIÓN

ASR llevó a cabo una encuesta en las principales ciudades de Túnez y encontró que la mayoría de las personas creía que los cinturones de seguridad eran necesarios solo en carreteras y no en calles urbanas donde hay congestión y las velocidades son más bajas. También pensaban que era poco probable que fueran detenidos por la policía por no usar el cinturón. Por lo tanto, se concluyó que era necesario implementar campañas de educación y de fiscalización del uso del cinturón de seguridad en toda la ciudad.



DATOS CLAVES

Se compararon las tasas de uso y números de muertes debidas a la falta de uso de cinturón antes y después de la campaña de fiscalización activa, utilizando datos del Observatorio Nacional Tunecino para la Seguridad Vial, administrado por el MOI. El uso del cinturón de seguridad por parte de los conductores y pasajeros de los asientos delanteros aumentó del 10% al 75%, y las muertes y lesiones disminuyeron un 17% y un 28%, respectivamente. En los dos meses siguientes a la introducción de la fiscalización activa del cinturón de seguridad en abril de 2017, las muertes por siniestros de tránsito disminuyeron un 35% en comparación con los mismos dos meses del año anterior.

OBSTÁCULOS CLAVES

- Los ciudadanos y el gobierno no creían que los cinturones de seguridad fueran necesarios en las carreteras de la ciudad.

GESTIONAR/SUPERAR OBSTÁCULOS

- Se desarrolló una innovadora campaña de comunicación en la que participaron celebridades como embajadores del uso del cinturón de seguridad. Las celebridades fueron cuidadosamente elegidas en consulta con empresas de medios de comunicación para asegurar la credibilidad de los mensajes de la campaña.
- La campaña utilizó los medios de comunicación, incluidos la televisión y la radio en horario central, carteles y redes sociales para presentar un mensaje claro.
- La sobrina del presidente de ASR compartió su experiencia sobre la muerte de su padre en un siniestro de tránsito; destacó que, de haber utilizado el cinturón, todavía estaría con ella.
- La campaña de los medios de comunicación se utilizó para ejercer presión y establecer estrechas relaciones de trabajo con el Ministerio de Transporte y el MOI, los organismos responsables de implementar el uso del cinturón de seguridad.

FACILITADORES CLAVES

- La evaluación permitió a ASR demostrar por qué las personas deben usar los cinturones de seguridad, así como el éxito de la campaña.
- ASR hizo un uso cuidadoso del lenguaje y de los medios.

RECOMENDACIONES

- Concéntrese en conseguir personal calificado; un pequeño número de personas puede hacer la diferencia.
- Construya relaciones sólidas con los periodistas: ellos informan a los ciudadanos, pero también aseguran que las autoridades escuchen nuestra voz.

Estudio de caso 3: FOCO EN LA CREACIÓN DE UN HISTORIAL DE TRABAJO	
PARACHUTE, CANADÁ	
RESULTADOS CLAVES	Parachute es bien conocida en Canadá como líder en Vision Zero, un enfoque de seguridad vial integrado que considera inaceptable las muertes o lesiones graves en un siniestro de tránsito. A través de las Herramientas de Recolección de Parachute Vision Zero (Parachute Vision Zero Collection Tools), apoya y asesora a las autoridades canadienses sobre seguridad vial a nivel nacional y municipal para que adopten el enfoque Vision Zero con el fin de acelerar la disminución de muertes y lesiones en el tránsito. 
FUNDAMENTACIÓN	Muchos en Canadá cuestionaron que el objetivo cero muertes y lesiones graves fuera alcanzable. Parachute realizó una evaluación de necesidades para identificar las brechas en los conocimientos y recursos de Vision Zero entre los municipios canadienses. Los hallazgos obtenidos de la evaluación de necesidades brindaron información a las Herramientas de Recolección Vision Zero.
DATOS CLAVES	
Desde que Parachute publicó las Herramientas de Recolección de Vision Zero, más de 20 jurisdicciones en Canadá han adoptado o están en proceso de adoptar Vision Zero; muchas de ellas han trabajado con Parachute. Edmonton fue la primera ciudad canadiense en adoptar Vision Zero en 2015. Entre 2015 y 2020, se ha producido una disminución del 63% en las muertes relacionadas con el tránsito, 40% en las lesiones graves y las muertes de peatones y 54% en las lesiones graves.	
OBSTÁCULOS CLAVES	GESTIONAR/SUPERAR OBSTÁCULOS
Debido a que no se creía que Vision Zero fuera alcanzable, la identificación y recolección de herramientas para ayudar en su implementación no se había considerado una inversión valiosa.	- Los documentos claves, los recursos basados en la evidencia y ciertos temas emergentes permitieron a Parachute demostrar el valor de Vision Zero y posicionar a los miembros de la ONG como expertos claves. También presentó su trabajo en conferencias provinciales, nacionales e internacionales. - Estas y otras actividades llevaron a que Parachute fuera abordada por comités nacionales de planificación, tales como la Asociación Canadiense de Profesionales de Seguridad Vial, equipos de investigación en seguridad vial y varios municipios.
FACILITADORES CLAVES	
- Parachute trabajó con un panel de asesores expertos que la guiaron a través de los procesos de toma de decisiones. - Se construyó una fuerte red de actores sociales, compuesta por casi 650 defensores de la seguridad vial que trabajan en salud pública, organizaciones sin fines de lucro, el gobierno, las áreas de investigación y educación a nivel municipal, provincial y nacional. - Se desarrollaron fuertes alianzas con agencias nacionales líderes, sectores de la salud pública y organizaciones de seguridad vial, incluidos los organismos de fiscalización municipales y provinciales.	
RECOMENDACIONES	
- Comprender las necesidades de las partes interesadas y colaborar con ellas en función de sus necesidades. - En las iniciativas multifacéticas, las partes interesadas a menudo tienen diferentes entregables y prioridades que compiten entre sí. Tómese tiempo para crear consenso entre los socios; esto logrará apoyo para toda la iniciativa. - Este enfoque de colaboración presenta un mensaje público coherente entre los diferentes interesados en la seguridad vial, lo que potencia la convocatoria a la acción.	

Estudio de caso 4: APROVECHAR LOS SISTEMAS POLÍTICOS Y LAS OPORTUNIDADES	
FUNDACIÓN CAVAT, ECUADOR	
RESULTADOS CLAVES	La tarea de incidencia de la Fundación CAVAT (CAVAT) por las enmiendas a la Ley Nacional de Tránsito evidenció las debilidades en la forma en que se controlaba la seguridad vial en Ecuador. Esto condujo a cambios en el mandato de la comisión parlamentaria con responsabilidad de supervisión de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), la Agencia Nacional de Seguridad Vial y de Tránsito, que facilitó la aprobación de las enmiendas propuestas a través del sistema legislativo. 
FUNDAMENTACIÓN	Se había creado una comisión especial dentro de la Asamblea Nacional para supervisar la ANT, debido a los fallos en el proceso consultivo del organismo con la sociedad civil. La presión pública, producto de varias colisiones de alto perfil, las recomendaciones de enmienda de la Ley Nacional de Tránsito, y el informe de CAVAT sobre seguridad infantil, dejaron en claro que debía ampliarse el ámbito de aplicación de la comisión para poder recibir y revisar las enmiendas directamente, en lugar de hacerlo a través de la agencia, y así, acelerar el proceso legislativo.
DATOS CLAVES	
Como resultado del cambio en el proceso, CAVAT ha abogado con éxito por seis cambios normativos: - Cambio del término “accidente” por “pérdida”. - Límites de velocidad de 30 km/h en zonas residenciales y de 20 km/h en zonas escolares. - Obligatoriedad de cascos aprobados y certificados en motocicletas, ciclomotores, scooters, bicicletas eléctricas y de motor. - Inclusión de factores de riesgo en la educación de seguridad vial. - Publicación obligatoria de estudios relacionados con los factores y causas de los siniestros de tránsito. - Creación de unidades de atención a las víctimas de siniestros de tránsito.	
OBSTÁCULOS CLAVES	GESTIONAR/SUPERAR OBSTÁCULOS
- Poco después de la creación de la comisión, se celebraron elecciones nacionales y algunos miembros de la comisión perdieron sus cargos. - CAVAT presentó y ha estado abogando por los cambios a la ley. Ha sido un reto mantener el interés de los parlamentarios por el tema.	- CAVAT trabajó con los miembros restantes de la comisión para llegar a nuevos parlamentarios a efectos de participar en la comisión y apoyar el impulso de la seguridad vial. - Ejerció presión y realizó seguimiento a los parlamentarios a través de correos electrónicos y reuniones para recordarles sus compromisos con la comisión.
FACILITADORES CLAVES	
- CAVAT publicó una investigación sobre seguridad infantil, utilizando datos de la ANT, que sirvieron de prueba para abogar por enmiendas a la Ley Nacional de Tránsito. - Organizó un acto público en el Congreso Nacional para presentar sus conclusiones y solicitar las enmiendas. El evento estuvo dirigido a la agencia de seguridad vial, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas y legisladores, incluidos los miembros de la comisión, y los medios de comunicación involucrados. Como resultado de este evento, la comisión amplió su ámbito de aplicación. - Fafo Gavilanez, Presidente de la Comisión, fue nombrado posteriormente Presidente de la Asamblea Nacional. Esto le permitió acelerar aún más el progreso de las enmiendas a la ley a través de la Asamblea.	
RECOMENDACIONES	
- Comprenda cómo funciona su proceso legal y legislativo y utilícelo para dirigirse a las autoridades correctas siguiendo los caminos adecuados para lograr sus metas de incidencia. - Trabajar en conjunto con otras organizaciones de la sociedad civil puede ser muy útil. Amplía su mensaje y fortalece sus metas de incidencia.	

Estudio de caso 5: FOCO EN LAS CONSECUENCIAS POSITIVAS PARA LAS COMUNIDADES	
ROAD SAFETY NGO, KIRGUISTÁN	
RESULTADOS CLAVES En el pasado, la corrupción policial en Kirguistán era desenfrenada. Un proyecto piloto realizado por Road Safety NGO en Bishkek contribuyó a la creación de una unidad de policía de tránsito mejor equipada para fiscalizar la ley.	
FUNDAMENTACIÓN La creciente demanda pública para eliminar la corrupción en Kirguistán estaba liderada por las ONG Public Association Civil Union y Timur Shaihutdinov. El impulso generado produjo la creación de una nueva comisión para examinar las reformas policiales. Consciente de que la corrupción es un obstáculo importante para lograr carreteras seguras en el país, Road Safety NGO se asoció con ellas para impulsar la reforma policial tan necesaria en Kirguistán.	
DATOS CLAVES Una encuesta y análisis en línea publicados por For Reforms Civil Organization en 2020 encontró que el 40% de los encuestados recibían con agrado las reformas que se habían implementado. La fiscalización de las infracciones de tránsito aumentó un 41.5% en los primeros cinco meses del 2020, en comparación con el mismo período de 2019, lo que sugiere un menor nivel de corrupción tras la creación del nuevo departamento de patrulla policial, con agentes que fiscalizan las infracciones a través del sistema oficial. Para reducir la corrupción e incentivar a los funcionarios de tránsito a hacer cumplir las leyes a través del sistema de fiscalización, se introdujeron beneficios, lo que llevó a que el 17.1% de los ingresos por multas se devolvieran como pagos de bonificaciones.	
OBSTÁCULOS CLAVES Había pesimismo en la comunidad en cuanto a la posibilidad de cambiar una profunda cultura de corrupción.	GESTIONAR/SUPERAR OBSTÁCULOS - La Road Safety NGO mantuvo la seguridad vial en el centro de atención, siguiendo el ejemplo y tomando datos de otros países. Con actividades coherentes de incidencia, comenzaron a lograr un cambio cultural en la comunidad y el gobierno. - El momento oportuno de las acciones fue crucial: aprovechar el impulso y las oportunidades, y usar las demandas públicas contra la corrupción en las redes sociales para crear un sentido de urgencia y prioridad para el gobierno.
FACILITADORES CLAVES - Unir fuerzas con otra organización de la sociedad civil en un sector diferente potenció la incidencia. - El historial coherente y visible de Road Safety NGO sobre proyectos y eventos de seguridad vial, incluidas mesas redondas, conferencias, investigaciones, participación en campañas y eventos mundiales (como la Semana Mundial de la Seguridad Vial de las Naciones Unidas y el WDR), y la presencia de la ONG en los medios de comunicación, llevaron al gobierno a invitarla a unirse a diversos comités, grupos de trabajo, y comisiones para la toma de decisiones y el desarrollo de la estrategia nacional de seguridad vial. - Formar parte de foros internacionales, por ejemplo, como socio de la EASST, permitió a la ONG ampliar sus conexiones, establecer relaciones con las autoridades gubernamentales y obtener apoyo financiero, así como establecer relaciones con diversas autoridades gubernamentales.	
RECOMENDACIONES - Refiérase a la seguridad vial como un tema que nos concierne a todos: los niños, la economía, la felicidad y el futuro. - Conozca su trabajo: cuanto más pueda mostrar el problema presentando datos y describiendo la naturaleza y el tamaño del mismo y lo que está logrando con su trabajo, así como lo que otros países están haciendo para abordar los problemas, más le escuchará el gobierno. - Coopere con las estructuras gubernamentales, así como con otras instituciones y organizaciones de la sociedad civil.	

Estudio de caso 6: FOCO EN MOSTRAR CREDIBILIDAD	
AIP FOUNDATION, TAILANDIA	
RESULTADOS CLAVES Tras el lanzamiento de la primera Década de Acción, el Departamento de Prevención y Mitigación de Desastres (DDPM) de Tailandia estableció un comité de partes interesadas en la seguridad vial para aplicar su plan de acción nacional, basado en el Plan Global para el Decenio. Se crearon subcomités para cada pilar de acción. AIP Foundation Thailand fue invitada a unirse al pilar de usuarios de carreteras más seguras y firmó un Memorando de Entendimiento (MOU) con el DDPM para aumentar la tasa de uso del casco.	
FUNDAMENTACIÓN En 2011, el gobierno tailandés estableció un objetivo de 100% de uso de casco. A pesar de ser una presencia relativamente pequeña en Tailandia en ese momento, la credibilidad y coherencia de AIP Foundation en la ejecución de programas comunitarios que aumentaron el uso del casco, llevaron a que la ONG fuera invitada a unirse al subcomité. Ser parte del subcomité significaba que la experiencia de la AIP Foundation en la mejora de las tasas de uso de casco podría brindar apoyo a los programas gubernamentales. También le abrió puertas para trabajar más eficazmente con los departamentos locales del DDPM y otras oficinas del gobierno local interviniendo en sus programas comunitarios.	
DATOS CLAVES Los datos han constituido un componente importante a la hora de demostrar la credibilidad de los programas de utilización del casco de AIP Foundation a través de estudios previos y posteriores al programa. En la provincia de Songkhla, donde AIP Foundation implementó el proyecto Street Wise de Chevron en dos distritos, y donde llegó de forma directa a unas 14.000 personas, las tasas de uso del casco aumentaron de 3% en 2014 a 55% en 2019.	
OBSTÁCULOS CLAVES - La burocracia ha sido un obstáculo para el objetivo de los gobiernos de lograr un 100% de uso del casco a nivel nacional. - En Tailandia, AIP Foundation era una pequeña ONG que ejecutaba programas locales limitados.	GESTIONAR/SUPERAR OBSTÁCULOS - La fundación ha centrado sus esfuerzos a nivel comunitario, donde ha podido replicar resultados concretos en otras comunidades. Esto le ha permitido evitar la pesada burocracia de un programa nacional mientras sigue abogando a nivel nacional a través del subcomité. - AIP Foundation fortaleció sus relaciones y su reputación con el gobierno utilizando contactos y recursos para apoyar el lanzamiento nacional del Primer Decenio de Acción.
FACILITADORES CLAVES - AIP Foundation se centró en producir resultados tangibles a nivel comunitario basados en una metodología clara que podría ser replicada y producir datos de calidad. - El gobierno ha establecido su propio objetivo para el uso del casco y está comprometido a mejorar las tasas de uso. Esto ha dado acceso a AIP Foundation a las autoridades locales y nacionales. También le ha permitido posicionar su trabajo como apoyo a la estrategia y objetivos de seguridad vial del gobierno. - AIP Foundation ha logrado involucrar al sector empresarial internacional para apoyar la seguridad vial en Tailandia.	
RECOMENDACIONES - Concéntrese en lo que puede lograr: empiece a pequeña escala en las ciudades y obtenga resultados concretos para mostrar lo que se puede hacer. - Enfatice el papel de su ONG como ayuda al gobierno y a la comunidad. Colabore para que el gobierno pueda mostrar sus logros.	

Estudio de caso 7: FOCO EN LA CONSTRUCCIÓN DE COLABORACIONES EFECTIVAS

SAFE KIDS WORLDWIDE PHILIPPINES

RESULTADOS CLAVES

El programa de Prevención de Lesiones por Siniestros de Tráfico de niños y niñas (CRTIP, por sus siglas en inglés) es un esfuerzo de colaboración entre organizaciones gubernamentales y no gubernamentales que trabajan en la seguridad vial infantil y de los peatones con el apoyo de UNICEF. Para coordinar el trabajo de las organizaciones involucradas, se creó una coalición nacional. Safe Kids Worldwide Philippines (SKWP) asumió el papel de secretaría por su historia de creación de coaliciones a nivel nacional y local, su amplia reputación y su perfil en materia de seguridad vial infantil.



FUNDAMENTACIÓN

En Filipinas hay 27 millones de escolares, la mayoría de los cuales van a la escuela caminando. En 2017, al menos 600 niños murieron en siniestros de tránsito. Sin embargo, no existe un plan de acción específico de seguridad vial infantil. Aunque varias organizaciones trabajaban en diferentes aspectos de la seguridad de los niños, la coordinación era limitada y no todas las organizaciones lograban contactar a los funcionarios gubernamentales adecuados. La creación de una coalición nacional condujo a una mejor comunicación, fomentó la coordinación y las asociaciones, permitió realizar una mejor asignación de recursos y estrechar vínculos con aquellos funcionarios gubernamentales que ya se habían comprometido a apoyar el programa.

DATOS CLAVES

La coalición ha creado un plan de acción multisectorial para la seguridad de los niños. Hasta la fecha, se ha evaluado un total de 66 escuelas utilizando la Clasificación por estrellas de iRAP para escuelas en las áreas piloto de Valenzuela y la ciudad de Zamboanga, con planes de ampliar las evaluaciones en el resto de Metro Manila y la Región 9. Como resultado de los esfuerzos de los miembros del CRTIP ya se han mejorado cuatro de las escuelas evaluadas.

OBSTÁCULOS CLAVES

- Varias organizaciones trabajaban en diferentes aspectos de la seguridad de los niños. No todas fueron capaces de llegar a las agencias gubernamentales adecuadas.
- La coalición nacional estaba integrada por 38 organizaciones que trabajaban en diversos aspectos de la seguridad vial infantil.
- La coordinación se vio obstaculizada por los cierres de emergencia causados por la COVID-19.

GESTIONAR/SUPERAR OBSTÁCULOS

- La creación de una coalición nacional permitió a los socios tener una voz más fuerte a través de actividades coordinadas. También permitió a las organizaciones menos conectadas a relacionarse con las agencias gubernamentales.
- Los miembros informaban regularmente sobre sus contribuciones a las actividades de la coalición y estas actividades se compartían en el sitio web y en las redes sociales. Los miembros también participaron en la planificación, ejecución, supervisión y evaluación de las actividades; esto mantuvo el compromiso y el enfoque.
- Los miembros centrales de la coalición operaron bajo memorandos de entendimiento. El resto se involucraba a través de cartas de compromiso. La coalición se gestionó bajo diferentes áreas (por ejemplo, fiscalización, legislación, ingeniería, movilización, datos). Los miembros fueron asignados a diferentes subcomités sobre la base de sus respectivos mandatos.
- La COVID-19 facilitó la conexión de la coalición a través de reuniones en línea, que no requerían tanto protocolo y organización.

FACILITADORES CLAVES

- El nombramiento de una secretaría proporcionó un centro de coordinación para la coalición y significaba que podían dedicar tiempo para mantener el impulso creado.
- SKWP ya tenía relaciones bien establecidas con las agencias gubernamentales. Estas conexiones fueron vitales para fomentar el apoyo a la coalición y sus objetivos.
- SKWP había estado construyendo coaliciones a nivel de la ciudad por muchos años. Estas coaliciones utilizaban la Clasificación por estrellas de iRAP de escuelas para evaluar y mejorar los entornos escolares. Estas coaliciones locales estuvieron representadas en la coalición nacional.

RECOMENDACIONES

- Comprométase, organizar una coalición nacional no es fácil.
- Identifique a un referente de la seguridad vial dentro de cada agencia; esto ayuda a hacer avanzar los objetivos de la coalición.



A photograph showing a man in a dark suit and blue tie shaking hands with a young girl in a school uniform. The girl has a purple hair tie. In the background, other people are visible, some of whom are also shaking hands. The scene appears to be a formal or semi-formal event.

ABORDAR LOS DESAFÍOS DE LA PARTICIPACIÓN SIGNIFICATIVA DE LAS ONG

La participación significativa de las ONG no se logra sin desafíos. Además de los ejemplos de los estudios de casos, las ONG que respondieron a la encuesta identificaron una serie de obstáculos, así como las maneras en que pueden abordarse. En el cuadro que figura a continuación se enumeran ejemplos para ayudar y alentar a las ONG a participar de manera significativa.



POSIBLES OBSTÁCULOS



SOLUCIONES DE LAS ONG PARA ABORDAR LOS OBSTÁCULOS



POSIBLES OBSTÁCULOS



SOLUCIONES DE LAS ONG PARA ABORDAR LOS OBSTÁCULOS

Limitaciones de recursos humanos y financieros

“Nuestra ONG no tiene conocimiento de la agenda legislativa del gobierno para [poder] comentar [sobre ella] ... simplemente porque no tenemos los recursos para hacerle un seguimiento”.

“Falta de recursos (en efectivo) para dedicar tiempo de calidad a cada tema”.

- **Muestre los impactos positivos del trabajo de las ONG en una plataforma visible para acceder al apoyo nacional o internacional**

“Con escasos recursos, mi ONG se ha centrado en lo que hacemos mejor (incidencia) y ha reducido el trabajo en otras áreas. Mi ONG ha apoyado la labor de otros socios para evitar la duplicación de trabajo”.

“A pesar de la falta de financiación, mano de obra y apoyo material, pudimos llevar a cabo nuestras iniciativas porque hemos involucrado a los interesados y las organizaciones que pueden ver y sentir cuán fundamental es su aporte en cada emprendimiento del programa”.

- **La creación de redes puede proporcionar oportunidades para obtener recursos financieros y técnicos**

“Hemos realizado mucho trabajo en red y obtendremos algunos fondos de RSE para nuestras campañas de seguridad vial”.

Riesgo de perder la neutralidad: Las ONG pueden recibir apoyo para comprar su lealtad, y los gobiernos pueden rendir cuentas a diferentes donantes u otras causas perversas y no a sus ciudadanos

“priorizar los intereses económicos sobre los intereses para salvar vidas”

“Los funcionarios del gobierno carecen de la pasión necesaria. En la mayoría de los casos, se trata de participar para obtener beneficios financieros y no para el éxito de las intervenciones”.

“Los intereses creados de los líderes de seguridad vial del gobierno pasan por alto las importantes funciones de las ONG como miembros participativos en la toma de decisiones para la década”.

- **Desarrolle esquemas para una mayor autosuficiencia**

“Hemos intentado diversificar nuestras fuentes de ingresos”. “Ser una ONG privada, organizada y administrada -tal vez también “apolítica”- puede tener sus ventajas porque, si se reconoce como afiliada al partido político de la oposición, el líder en ejercicio puede mostrar resistencia y rechazar propuestas destinadas a ayudar a la ciudadanía.”

Conflictos internos y/o inestabilidad dentro del gobierno

“Cambio frecuente de autoridades gubernamentales”.

Falta de voluntad política del gobierno y resistencia a generar cambios

“La seguridad vial no era una prioridad”. “NADIE quiere tomar la delantera en materia de seguridad vial a nivel gubernamental dado que el sector del transporte resulta ser la mayor población con derecho a voto, de manera que, si se aplican medidas MÁS Estrictas a los conductores infractores, esto traerá consigo la ira y la pérdida de potenciales votos durante las elecciones”.

“Los legisladores no escuchan todas las voces y, en última instancia, votan por leyes que tienen muy poco efecto”.

Falta de plataformas de comunicación adecuadas

“Llegar a la mesa de negociación para tomar grandes decisiones políticas es un desafío”.

- **Siga insistiendo y encuentre e implemente alternativas eficaces**

“Mi ONG sigue construyendo relaciones de trabajo con socios, incluido el gobierno, a pesar de sus prioridades cambiantes”.

“Compromiso y persistencia inquebrantables para continuar A PESAR DE TODO ... continuar diseñando programas que puedan tener participación e interés multisectorial”.

- **Utilice la agenda global como herramienta para movilizar las fuentes de apoyo**

“Hemos presentado nuestra agenda al gobierno; hemos recogido miles de firmas de apoyo”.

“El Decenio de Acción y los esfuerzos mundiales han creado una demanda de acción, lo que facilita la transformación directa de contactos a socios”.

- **Utilice datos**

“Utilice datos y ejemplos continuamente para mostrar que se pueden alcanzar resultados positivos”.

“Apoyándonos en la ciencia y los hechos”

- **Difunda el tema a través de los medios de comunicación**

“Los medios de comunicación siempre han sido una buena herramienta para mostrar [la falta de responsabilidad]”.

- **Inicie y fortalezca las líneas de comunicación e interacción con el gobierno**

“Formación continua de un consorcio de seguridad vial para reunir a los actores involucrados bajo un solo estandarte”.

- **Utilice la participación digital y de los medios de comunicación para expresar sus preocupaciones**

“Los medios de comunicación, las entrevistas, la incidencia, la redacción de cartas al ministerio pertinente, la realización de llamadas al profesional correcto dentro del ministerio, la asociación con las cámaras de comercio, servicios empresariales y la policía”.



POSIBLES OBSTÁCULOS



SOLUCIONES DE LAS ONG PARA ABORDAR LOS OBSTÁCULOS



POSIBLES OBSTÁCULOS



SOLUCIONES DE LAS ONG PARA ABORDAR LOS OBSTÁCULOS

La participación no es significativa debido a la falta de voluntad para involucrar a las ONG, la falta de procesos claros y realistas para la participación, o porque la participación es simbólica más que auténtica

“Participación no vinculante, sólo estatus consultivo”.

“Dificultades para hacer un seguimiento y supervisar lo acordado”.

“Comités sin financiación específica para apoyar a las ONG que participan en el proceso de construcción de políticas públicas”.

“Mucho compromiso del gobierno es simbólico.

“El gobierno nos ha pedido que comentemos las nuevas políticas de seguridad vial y luego, no recibimos ninguna devolución. Nos pusieron en el comité del Pilar 5, pero el comité nunca se reunió para tomar decisiones o hacer cambios”.

“Mirar a la sociedad civil con recelo”.

“Idea errónea por parte de las agencias gubernamentales que piensan que las ONG existen para luchar contra el gobierno; hostilidad”.

- **Demostrar los impactos positivos del trabajo de las ONG en una plataforma visible**

“Ejecute un pequeño piloto y, a continuación, diríjase a los responsables de la toma de decisiones para convencerlos de que puede ejecutarlo a mayor escala”.

“Construya continuamente buenas relaciones con los organismos gubernamentales pertinentes y brinde aportes constructivos y soluciones prácticas para abordar cuestiones de seguridad vial. Movilice a las ONG, al sector privado y a los jóvenes (cuyas voces son muy apreciadas por el gobierno) para incidir con el gobierno”.

- **Únase a una alianza, como la Global Alliance of NGOs for Road Safety para fortalecer las voces de las ONG y movilizar al gobierno para que actúe con el asesoramiento de científicos y expertos**

“A veces, cuando una ONG local cuenta con el apoyo de una organización o socio internacional, se facilita el trabajo con los funcionarios gubernamentales”.

Falta de estrategias de coordinación para alinear las agendas de los diferentes actores

“Hay varias ONG que se ocupan de la cuestión desde diferentes enfoques y planes de acción.

Sin embargo, hay mucha dispersión, y apenas ha llegado a ser una forma de trabajo colectivo en la que podamos ponernos de acuerdo sobre ideas y estrategias para la acción... El obstáculo de no tener una unión sólida entre las ONG sigue siendo evidente”.

“Lo más grande y difícil sería involucrar y obtener el apoyo de los socios gubernamentales”.

- **Encontrar y comunicar los temas en común**

“Seguir diseñando programas que puedan tener interés multisectorial y participación... sencillos, factibles y atractivos, que los socios del programa tengan ganas de hacer o participar cuando se les invite”.

- **Forme comités formales integrados por diferentes organizaciones, incluidas las ONG**

“Ayude a los gobiernos a nivel nacional/subnacional a trabajar simultáneamente con diferentes actores”.

- **Genere apropiación**

“Diseñe e implemente proyectos sostenibles con valores a largo plazo a través de un “programa que nuestros socios consideren como copropiedad/compartido”... que también pueda ser replicado por ellos.

Tenemos que ampliar continuamente nuestras redes, vínculos, nuestros valiosos socios en el programa; pensar y colaborar con programas que consideramos “aceptables e importantes para estos socios”.

Falta de estrategias de diseminación eficaces

“Nuestra ONG está ubicada en un estado alejado de la capital donde se formulan las principales leyes de tránsito. Esto dificulta el contacto estrecho con algunos de los funcionarios y procedimientos”.

“Llevar la seguridad vial a la zona rural de Filipinas, conformada por más de 7.100 islas, es una tarea titánica”.

- **Hacer esfuerzos específicos para llegar a aquellos más allá de la capital y las grandes ciudades**

“Institucionalizamos una asociación multisectorial con los interesados involucrados, colaborando con los representantes claves focales y las autoridades en nuestras redes locales con oficinas regionales y nacionales que pueden adoptar y respaldar nuestros programas a nivel local”.

Nota: Los ejemplos entre comillas proceden de las preguntas multipropósito de la encuesta a nuestros miembros.³

Estos ejemplos muestran que las ONG se enfrentan a diferentes tipos de desafíos, que dependerán en parte de la preparación con la que cuente el país. Cuando la preparación de un país es particularmente baja, las ONG pueden implementar iniciativas piloto para mostrar al gobierno y a las comunidades lo que realmente se puede hacer para abordar los problemas de seguridad vial. Por ejemplo, en el Líbano, Kunhadi encontró una manera de lidiar con el problema del manejo y el consumo de alcohol entre los jóvenes; se estableció una iniciativa comunitaria que ofrecía viajes en taxi gratuitos y agua para los jóvenes que asistían a las fiestas. La iniciativa ganó fuerza entre restaurantes y clubes nocturnos, que comenzaron a patrocinar más viajes en taxi y más agua, y contribuyó a un cambio cultural que promovía el viaje en taxi como una iniciativa “de moda” después de salir de fiesta. La medida atrajo la atención pública y las autoridades del gobierno comenzaron a acercarse a Kunhadi. Como en este ejemplo, los programas piloto o de demostración pueden desempeñar un papel importante y abrir puertas para que una ONG comience a participar de forma significativa. Si bien, una intervención comunitaria no es un sustituto de una participación significativa para influir en las autoridades, puede ser una actividad inicial, de utilidad para comenzar los procesos de cambio institucional y lograr soluciones sostenibles para reducir los siniestros viales.

³ P16 “En la última década, su ONG quizás haya intentado participar en diversos tipos y niveles de toma de decisiones en materia de seguridad vial. En retrospectiva y en caso de que los haya habido, ¿cuáles fueron los principales obstáculos que enfrentaron al participar, o al intentar participar, antes, durante o después de la toma de decisiones en seguridad vial?”

P17 “En la última década, su ONG debe haber enfrentado varios desafíos en los intentos por mejorar la seguridad vial. Pensando en sus principales desafíos, ¿cuáles son las formas clave en la que su ONG los aborda?”

LISTA DE VERIFICACIÓN PARA LA PARTICIPACIÓN SIGNIFICATIVA DE LAS ONG

Los datos de la encuesta y las entrevistas ayudan a identificar una serie de preguntas que las ONG se pueden hacer para evaluar cuán significativa es actualmente su participación y cómo profundizarla. Esta lista de verificación no es un conjunto único de preguntas, pero puede utilizarse para monitorear las fortalezas y debilidades de la participación de una ONG y hacer ajustes para lograr un mejor impacto.

EVALUACIÓN PARA DETERMINAR SI SU PARTICIPACIÓN ES SIGNIFICATIVA

☒	LA PARTICIPACIÓN DE SU ONG ...
	¿complementa y facilita el trabajo del gobierno en seguridad vial?
	¿reduce el número de muertes y lesiones graves sufridas en siniestros de tránsito y sus secuelas psicológicas?
	¿facilita la participación de los ciudadanos en la toma de decisiones (acción/no acción) que los afecta directamente?
	¿agrega valor al proceso y/o resultado de la toma de decisiones para el beneficio de las personas que su ONG representa?



ÁREAS QUE PUEDE MEJORAR PARA HACER SU PARTICIPACIÓN MÁS SIGNIFICATIVA

☒	PROFESIONALIDAD Y CREDIBILIDAD Su ONG ...
	¿tiene un propósito claro y objetivos articulados de lo que quiere lograr con la participación?
	¿investiga, analiza y mapea activamente sus acciones para ayudarle a juzgar cuál es la información correcta, el momento adecuado, la audiencia/ los actores indicados, la herramienta/modo de comunicación pertinente y el lenguaje correcto?
	¿tiene verdadera autonomía del gobierno (financiera y de opinión)?
	¿demuestra el impacto positivo de su trabajo en una plataforma visible (por ejemplo, medios, eventos públicos)?
	¿cuenta con un historial de trabajo de calidad?
	¿tiene visibilidad como actor clave en el trabajo con el gobierno?
	¿demuestra transparencia en sus actividades, desempeño y uso de los fondos de patrocinadores/donantes/el público?
☒	COMUNICACIÓN Su ONG ...
	¿comparte conocimientos y experiencia relevantes para ayudar a satisfacer sus demandas?
	¿inicia y renueva el compromiso con el gobierno y las autoridades?
☒	BASE EN EVIDENCIA Su ONG ...
	¿busca activamente datos y evidencia en las que basar su incidencia?
	¿contribuye a la implementación de intervenciones basadas en evidencia?
	¿examina críticamente, desafía y mantiene registros de las opiniones y acciones del gobierno, para asegurar una implementación genuina de la seguridad vial?
☒	EXTENSIÓN Su ONG ...
	¿conecta con actores gubernamentales clave para institucionalizar la seguridad vial?
	¿fortalece las conexiones con otros actores involucrados (por ejemplo, otras ONG, el sector privado, organizaciones internacionales, medios de comunicación, etc.) para empoderar su trabajo y amplificar sus demandas?
	¿abre un espacio donde trabajar de manera conjunta con el gobierno en temas específicos para la realización de una agenda común?
	¿identifica y promueve activamente el trabajo con referentes locales?
	¿busca activamente oportunidades para aprovechar las demandas de las ONG y de la comunidad a través de acciones gubernamentales (por ejemplo, la Semana Mundial de la Seguridad Vial de las Naciones Unidas, la Declaración de Estocolmo y las resoluciones de las Naciones Unidas, la participación de personas de alto perfil y las apariciones en los medios de comunicación)?

Anexo 1

BREVE DESCRIPCIÓN DE LA ENCUESTA Y LOS MÉTODOS DE ENREVISTA A LOS MIEMBROS DE ALLIANCE

Se diseñó una encuesta multipropósito específicamente para un proyecto destinado a examinar el crecimiento de la capacidad de las ONG de Alliance en la última década y su preparación para el nuevo decenio, así como para determinar el alcance y la naturaleza de la participación significativa en el ámbito de la seguridad vial por parte de las ONG miembros. La Dra. Chika Sakashita elaboró una encuesta integral en inglés y la perfeccionó con aportes de Alliance y su grupo de referencia. La encuesta multipropósito se compartió a través de los enlaces web de SurveyMonkey en inglés, español y francés. Se garantizó a los encuestados que no se revelarían las respuestas individuales y que, por lo tanto, los datos de la encuesta serían desidentificados al presentarse en conjunto.



La encuesta estuvo abierta del **14 de enero** al **3 de febrero** de 2021



100 ONG
Un total de 100 ONG respondieron a la encuesta.



53 países
De las 100 respuestas, 82 fueron sobre el país de la sede, según lo cual la encuesta fue completada por ONG de 53 países diferentes.

País de la sede	Conteo	País de la sede	Conteo	País de la sede	Conteo
Argelia	3	Etiopía	1	Polonia	1
Argentina	4	Francia	1	República Dominicana	1
Australia	1	Grecia	3	Rumania	1
Azerbaiyán	1	India	5	Ruanda	1
Bangladesh	1	Indonesia	1	Senegal	1
Bélgica	2	Irán	1	Sudáfrica	1
Benin	1	Irlanda	1	España	3
Botsuana	1	Italia	1	Tanzania	2
Brasil	1	Kenia	3	Tailandia	1
Burkina Faso	1	Kirguistán	1	Países Bajos	1
Camboya	1	Líbano	2	Togo	1
Camerún	1	Malasia	1	Trinidad y Tobago	1
Canadá	2	Malí	3	Túnez	1
Chile	1	México	3	Uganda	3
China	1	Moldavia	1	Reino Unido	2
Costa de Marfil	1	Marruecos	2	Uruguay	2
Ecuador	1	Namibia	1	EE. UU.	1
Egipto	1	Filipinas	2		

Las preguntas clave de la entrevista también fueron diseñadas específicamente para identificar cómo una ONG ha logrado influir en la toma de decisiones del gobierno y/o en el apoyo a las víctimas en el último decenio. Las respuestas de la encuesta se revisaron en detalle y los candidatos a la entrevista se identificaron entre los que dieron su consentimiento para ser contactados para una entrevista (P19 “¿Estaría dispuesto a ser contactado más adelante para una posible entrevista?”) y sobre la base de los ejemplos de éxito compartidos en la encuesta (P14 “Mirando hacia atrás en la última década, ¿cuál cree que fue el mejor logro/éxito individual de su ONG en términos de resultados positivos para la seguridad vial?”) que pueda tener una amplia aplicabilidad para diferentes ONG. Los candidatos fueron contactados para una entrevista a través del correo electrónico proporcionado en la encuesta (P20 “Por favor proporcione su NOMBRE y CORREO ELECTRÓNICO para que podamos ponernos en contacto con usted más adelante.”). La selección de los entrevistados también incluyó todas las regiones de la OMS (África, América, Mediterráneo Oriental, Europa, Sudeste Asiático, Pacífico Occidental), según el nombre de la ONG, la ubicación de la sede y la cobertura regional que se proporciona en la encuesta (P21 “Indique el nombre de su ONG y país en el que se encuentra la sede” y P23 “Región que cubre su trabajo”).

Se seleccionó a un total de ocho entrevistados para asegurar la representación de todas las regiones de la OMS (África, América, Europa, Sudeste Asiático, Mediterráneo Oriental, Pacífico Occidental). Las preguntas de la entrevista fueron desarrolladas por Chika Sakashita y compartidas con los entrevistados antes de la entrevista. Siete entrevistas se realizaron por Zoom entre el 2 y el 12 de marzo de 2021, y una se llevó a cabo a través de correos electrónicos, donde el entrevistado proporcionó respuestas escritas a las preguntas de la entrevista, ya que no era posible que participara por Zoom. Todas las entrevistas fueron realizadas por Chika Sakashita, en inglés, y Valeria Motta realizó la traducción al español en una de las entrevistas. La duración promedio de las entrevistas fue de una hora. Después de cada entrevista, se resumieron las respuestas a cada pregunta, y estos borradores se compartieron con los entrevistados para su revisión, a efectos de que los mismos reflejaran estrictamente las respuestas. Todos los entrevistados autorizaron la identificación de sus nombres y de sus ONG con las respuestas brindadas.



© Nirapad Sarak Chai

Anexo 2

LA PARTICIPACIÓN SIGNIFICATIVA DE LAS ONG SEGÚN LOS MIEMBROS DE ALLIANCE

En esta sección, revisamos los datos recogidos en las respuestas de las ONG sobre participación significativa.

Una de las preguntas de la encuesta pedía a las ONG miembros que compartieran su concepto de participación significativa.⁴ Un total de 100 ONG completaron la encuesta y 71 de ellas proporcionaron una descripción (ver páginas 30–34). En consonancia con la bibliografía (véase Anexo 3), las formas en que se conceptualiza la participación significativa son diversas entre las ONG miembros de Alliance. Algunos (n=17) indicaron que no sabían, y otros (n=12) no respondieron.

⁴ P18 “Cuando piensa en contribuir a las medidas/mejoras en materia de seguridad vial, ¿qué cree que implica la ‘participación significativa?’”

Aunque las diversas descripciones que se muestran en la página siguiente están abiertas a interpretaciones, los temas comunes pueden identificarse de la siguiente manera:

- Incidencia y educación del gobierno y la sociedad para hacer visible y priorizar la seguridad vial
- Amplificar las voces, visibilizar a las víctimas y vincular a las comunidades con el gobierno
- Diseñar, implementar y monitorear estrategias de incidencia
- Poner a disposición la información pertinente para invitar a todas las voces y crear consenso sobre la seguridad vial
- Tener acceso a los responsables de la toma de decisiones y a sus asistentes
- Acceso a la participación oportuna en el proceso de toma de decisiones
- Construcción de la voluntad pública y política
- Creación de credibilidad
- Responsabilizar al gobierno
- Establecer relaciones con el gobierno y los medios de comunicación
- Ser incluido en la toma de decisiones del gobierno
- Ser incluido en el diálogo de los actores multisectoriales y en la solución conjunta de problemas
- Recurrir al trabajo en equipo y a las asociaciones (trabajar con los encargados de formular políticas, formar parte de una coalición), agregar valor y ayudar al gobierno a introducir políticas e intervenciones efectivas
- Participar en intervenciones y actividades basadas en evidencia que resulten en la reducción de lesiones y muertes
- Recolección, uso y distribución de investigaciones y datos
- Monitorear el progreso y evaluar las actividades en relación con los resultados en la seguridad vial
- Participar de cualquier manera que provoque cambios políticos/legislativos y/u otras mejoras en la seguridad vial
- Abordar las cuestiones de seguridad vial con transparencia, responsabilidad y compromiso
- Apoyar a los actores (a las familias, al gobierno para aprobar ciertas leyes, a la policía para fiscalizar)
- Generar sentimientos positivos asociados con salvar vidas y cambiar la cultura de seguridad vial
- Priorizar los grupos vulnerables
- Mantener la independencia y la autonomía
- Proceso de preparación, realización y evaluación de una acción

PARTICIPACIÓN SIGNIFICATIVA SEGÚN LO DESCRITO POR LAS ONG MIEMBROS DE ALLIANCE

“Cambio de las actitudes de la sociedad y del gobierno hacia el problema de la seguridad vial. Aumentar la concientización y la apertura a este problema, las actividades permanentes y la participación, trayendo modificaciones en el cambio policial—gran contribución de nuestra participación en este proceso.”

“Trabajar con los responsables de la formulación de políticas para compartir conocimientos.”

“Ser parte de una coalición de ONG o activistas que puedan ayudar a hacer cambios y mejoras en los 5 pilares y no sólo en uno o dos”.

“Cuando se pone a disposición toda la información pertinente sobre un tema y se buscan opiniones honestas y abiertas con miras a lograr consensos, donde todos son escuchados, pero prevalece la opinión mayoritaria”.

“Involucrar a los jóvenes a nivel local y hacerles sentir pasión y conciencia social. Dos veces, organizamos una marcha silenciosa de protesta de 154 alumnos por la carretera, sosteniendo 154 posters con personas fallecidas en siniestros de tránsito, para mostrar el número de personas que mueren por hora en el mundo”.

“Participación significativa significa involucrarse en intervenciones basadas en evidencia, aparte de participar en lo que se siente bien. Una participación significativa también significa participar en intervenciones que se pueden medir y que pueden cambiar el número de muertes y lesiones causadas por siniestros de tránsito”.

“Debemos ser capaces de añadir valor y ayudar a la autoridad gubernamental a implementar intervenciones y políticas que funcionen en favor de la seguridad vial. Facilitar su proceso en lugar de dificultar su trabajo”.

“La oportunidad de sentarnos a la mesa, de compartir conocimientos y hechos, y de dar forma conjunta a las soluciones que realmente se implementan y salvar vidas”.

“La participación significativa implica que, como resultado, podemos observar cambios de comportamiento para un tráfico más seguro”.

“La voz del gobierno debe ser escuchada por el público. Las ONG pueden desempeñar un papel importante para hacerlo. El gobierno y las ONG deben trabajar juntos. Y para ello se necesita una plataforma sólida”.

“Educación y promoción de todos los interesados, incluidos los usuarios de las carreteras. Apoyo a las familias. Apoyo al gobierno para aprobar ciertas leyes, por ejemplo, alcohol, velocidad, sistemas de demérito por puntos. Apoyo a la policía para fiscalizar la ley. Fomentar la adopción de nuevas políticas y medidas por parte del gobierno. Estilos de vida más limpios y saludables: diseño, construcción de carriles para ciclistas, senderos para caminar, aceras mejoradas, cruces peatonales mejores y más seguros, vehículos eléctricos. Mejora del servicio de atención post colisión: mejora de las ambulancias y de la formación del personal tanto de ambulancia como de bomberos. Mejor entrenamiento de todos los socorristas, incluida la policía. Transparencia en la recopilación y distribución de datos”.

“Participación efectiva en el diseño, implementación y monitoreo de las estrategias de promoción para contribuir a mejorar la seguridad vial en el país”.

“Supongo que es hacer nuestra parte correctamente y en sincronía con las estrategias.”

“Que las ONG estén al menos informadas y consultadas sobre la formulación de políticas y acciones de seguridad vial. Preferentemente, que también tengan un lugar en la mesa de negociación y puedan iniciar/dirigir el cambio”.

“Tener un plan y una meta. Conocer a otras partes interesadas/factores y análisis FODA. Actuar concretamente. Supervisar el avance. Evaluar actividades. Realizar lluvia de ideas para mejorar las áreas”.

“Participación significativa: proviene de diferentes grupos y sectores, está orientada a los resultados, prioriza a los grupos vulnerables, comparte objetivos, [implica] una comprensión profunda de los problemas, por ejemplo, no sólo culpando a la víctima.”

“Participación plena en la revisión de las leyes de tránsito”.

“Tener voz a nivel político. Poder compartir datos e investigaciones con los responsables de la formulación de políticas. Creación de consenso. Construir la voluntad pública”.

“Participación en la toma de decisiones. Mantenimiento de la independencia y la autonomía. Asegurarse de que existe una entidad facultada y responsable cuando se trata de garantizar normas de seguridad vial. Datos confiables”.

“Ser consultado. Escuchado. Que no nos eviten. Acciones que realmente se lleven a cabo en tiempo y forma.”

“Contribuir a las intervenciones políticas, abogar por una infraestructura segura y aumentar la conciencia pública sobre los factores de riesgo conductuales”.

“Ministros y departamentos gubernamentales que nos incluyen activamente, que se involucran con nosotros y que trabajan juntos para lograr los objetivos”.

“Cuando los niños y otras partes interesadas discuten y mejoran la situación de la seguridad vial”.

“Por ejemplo, debemos estar involucrados con todos los socios y voluntarios del programa en cada zona escolar: desde las deliberaciones con los directores de la escuela, hasta la selección y creación del Equipo de Evaluación de Entornos Escolares Seguros, la capacitación de sus integrantes, la evaluación y redacción de recomendaciones, su presentación al gobierno local para la adopción y aprobación del presupuesto de Obras Públicas y su ejecución, etc.”

“Participación significativa: Abogar por el tema basándonos en la investigación y los datos con enfoques prácticos con los interesados de diversos sectores”.

“Un auténtico compromiso con las personas adecuadas en los lugares adecuados”.

“Involúcrese en procesos clave desde el principio y brinde igualdad de oportunidades y valor a los aportes de todos los sectores, incluidos los de las partes interesadas no gubernamentales”.

“Tener voz en los esfuerzos gubernamentales”.

“Siempre estar listos para implementar campañas, con los medios de comunicación, en el Congreso, en mesas de trabajo o en reuniones con el gobierno. No se nos paga por lo que hacemos, por lo que somos pocos y es mucho trabajo. En cada actividad, el mensaje dado debe ser claro y debe ser expresado a la comunidad para que tenga un propósito.”

“Tratar de educar a las bases, de ser el puente entre ellas y el gobierno”.

“Crear conciencia sobre los problemas y conseguir la participación de los interesados directos que sean relevantes. Fomentar la recopilación eficaz y el intercambio de datos para garantizar que se construya un panorama claro. Supervisar el éxito/los desafíos, aprender de ellos y compartir las mejores prácticas. Mostrar activamente una disminución de las muertes en siniestros de tránsito”.

“Ser incluido en todas las consultas de los actores públicos. Tener acceso a los responsables de la toma de decisiones y a sus asistentes. Disponer de fondos suficientes para contar con personal a tiempo completo. Ver los resultados de la incidencia en el texto de la legislación”.

“Para nosotros, nuestra comprensión de la participación significativa se reduce a la calidad de la participación”.

“Cualquier cambio o nueva medida requiere diálogo. La participación significativa de la ONG sólo puede hacerse si se escucha la voz de todos”.

“Para mi ONG, la participación significativa implica una participación que nos permita hacer intervenciones y propuestas relevantes sobre cuestiones de seguridad vial, en las que se tienen en cuenta las intervenciones y propuestas”.

“Implica la credibilidad de la ONG, así como su relación con el gobierno y los medios de comunicación”.

“Que la planificación y las metas estén bien definidas y que los miembros del gobierno apoyen estas iniciativas”.

“La participación significativa implica que nuestra ONG participe activamente en la toma de decisiones gubernamentales o al menos sea consultada para dar su opinión”.

“Contribuir a la redacción de leyes. Llevar a cabo proyectos de desarrollo y seguridad vial”.

“Nos hemos beneficiado de la participación significativa de algunas de nuestras autoridades, incluido el ayuntamiento, la dirección de la academia de enseñanza, el director del hospital, padres de estudiantes y la población en nuestras acciones para mejorar la seguridad vial en nuestra región”.

“La participación relevante implica valorar aquellas acciones que, a través de la evidencia, demuestran que fueron relevantes para reducir las lesiones causadas por siniestros de tránsito y capacitar a quienes son multiplicadores de estas acciones en diferentes áreas y espacios geográficos”.

“Estar presente y visible en las mesas de trabajo, en las discusiones y en los medios de comunicación. Emitir comentarios y opiniones y publicar estadísticas para generar el impacto esperado. Al final, el resultado es obvio”.

“En permanente participación, con objetivos basados en resultados y entregables”. “Desarrollar políticas públicas con el gobierno”.

“Ser un actor calificado durante el proceso; garantizar la toma de decisiones, ser una referencia para la sociedad civil”. “Hacer visibles las acciones y los problemas; poner soluciones a las prioridades de las autoridades”.

“Buscar y lograr ciertos cambios de política. Dicha participación se materializará en iniciativas, proyectos o políticas públicas que incluyan el sello y la visión de las ONG y Alliance.”

“Asume las condiciones para una participación significativa y oportuna y un compromiso previo, vinculado a la transparencia y a la medición del impacto de las acciones proyectadas”.

“La participación relevante contribuye positivamente a la toma de decisiones y la hace posible o la modifica para mejor”.

“Implica que se nos consulte al tomar decisiones sobre cuestiones relacionadas con la seguridad vial”.

“La prioridad y la voluntad política del gobierno que coloca a las asociaciones de víctimas en el centro de la política de seguridad vial son los principales factores que nos permiten avanzar y obtener resultados: El objetivo de Cero Víctimas. Participar en planes integrales de seguridad vial”.

Al mirar atrás en la última década, 83 ONG compartieron su mejor logro/éxito en términos de resultados positivos para la seguridad vial.⁵ Cuando se les preguntó acerca de la clave del éxito,⁶ estas ONG identificaron muchas de las características sugeridas en la bibliografía de lo que constituye una participación significativa, así como los temas descritos por las ONG miembros sobre lo que implica una participación significativa como la clave para su éxito (véase Tabla 1).

TABLA 1. FACTORES QUE CONTRIBUYEN AL LOGRO/ÉXITO DE LAS ONG EN SEGURIDAD VIAL, SEGÚN LO IDENTIFICADO POR LAS ONG MIEMBROS DE ALLIANCE EN ORDEN DE FRECUENCIA

Factor de éxito	Frecuencia	% (de 83)
Establecimiento / desarrollo de / una relación sostenida con el gobierno	57	68.7
Experiencia profesional	54	65.1
Establecimiento / desarrollo de / una relación sostenida con organizaciones fuera del gobierno	53	63.9
Presentación eficaz de evidencia sobre los aspectos que dan resultados	45	54.2
Enfoque en los resultados	42	50.6
Uso de lenguaje claro	42	50.6
Confianza mutua, entendimiento y respeto entre el gobierno y las ONG para el intercambio bidireccional y los procesos democráticos en la toma de decisiones y realización de políticas	41	49.4
Independencia de la financiación gubernamental a mi ONG	38	45.8
Objetivos claros de las ONG y declaraciones de intereses creados	37	44.6
Identificación efectiva de los actores	36	43.4
Instancias efectivas de capacitación/educación	36	43.4
Espacios compartidos para el diálogo y la cooperación	34	41.0
Contribución de las experiencias de las bases	33	39.8
Medidas proactivas para llegar e integrar a personas y grupos, incluidos los menos privilegiados y los más vulnerables	31	37.3

⁵ P14 Mirando hacia atrás en la última década, ¿cuál cree que fue el mejor logro/éxito de su ONG en términos de resultados positivos para la seguridad vial?

⁶ P15 Pensando en el éxito/logro que describió anteriormente, ¿cuál cree que fue la clave para el éxito de su ONG? Seleccione todas las opciones que correspondan.

Factor de éxito	Frecuencia	% (de 83)
Formación de grupos/comités de trabajo	31	37.3
Recolección y canalización efectiva de puntos de vista, opiniones, preocupaciones y necesidades de la comunidad	30	36.1
Procedimientos claros / marcos acordados para la participación de las ONG en los procesos de diseños de políticas/toma de decisiones (ej., establecimiento de la agenda, redacción, implementación, monitoreo, etc. de iniciativas de políticas)	29	34.9
Identificación y creación de soluciones/opciones/compensaciones para abordar los problemas	28	33.7
Habilidades de investigación	26	31.3
Acceso oportuno a información precisa relevante para los procesos de toma de decisiones/diseño de políticas	24	28.9
Mantenimiento de registros confiables y precisos	24	28.9
Participación en el momento adecuado	23	27.7
Transparencia y apertura al escrutinio	22	26.5
Responsabilizar al gobierno	21	25.3
Derecho del público a tener acceso a toda la información (por ejemplo, datos, proyectos) a lo largo de los procesos de toma de decisiones/ diseño de políticas	19	22.9
Apoyo y recursos a largo plazo	18	21.7
Gestión eficaz de conflictos	17	20.5
Creación eficaz de consenso	15	18.1
Otros: Independencia de las ONG (por ejemplo, del gobierno al ejecutar proyectos; ONG de propiedad, organización y administración privada; apolítica)	2	2.4
Otros: “asociaciones entre gobiernos y ONG de países de altos ingresos, más relaciones con bancos de desarrollo en los países de bajos y medianos ingresos, LMIC”	1	1.2
Otros: “Compromiso y persistencia inquebrantables para continuar A PESAR DE TODO ... continuar diseñando programas que puedan tener interés multisectorial y participación ... simples, factibles, y que los socios del programa se interesen por participar”	1	1.2
Otros: “el apoyo del gobierno”	1	1.2
No sabe	0	0

Nota: Las estimaciones del % se basan en el número de ONG que han seleccionado el factor en la pregunta de la encuesta.⁷

⁷ P15 “Pensando en el éxito/logro que describió, ¿cuál cree que fue la clave para el éxito de su ONG? Seleccione todas las opciones que correspondan.”

Anexo 3

BIBLIOGRAFÍA SOBRE PARTICIPACIÓN SIGNIFICATIVA

La bibliografía sobre la participación significativa sugiere que el concepto de lo que implica una participación significativa todavía está siendo explorado y debatido sin una definición singular claramente acordada.⁸ Algunas definiciones disponibles incluyen:

- “La participación significativa requiere que los individuos tengan derecho a participar en las decisiones que les afectan directamente, incluido el diseño, implementación y monitoreo de las intervenciones de salud. En la práctica, la participación significativa puede adoptar varias formas diferentes, como por ejemplo, brindar información equilibrada y objetiva, consultar a la comunidad para obtener retroalimentación de la población afectada, involucrar o trabajar directamente con las comunidades, colaborar asociándose con las comunidades afectadas en cada aspecto de la toma de decisiones, incluido el desarrollo de alternativas y la identificación de soluciones y el empoderamiento de las comunidades para mantener el control final sobre las decisiones clave que afectan su bienestar.”⁹
- “El compromiso de las partes interesadas en la medida en que sea relevante para ellas y que estén dispuestas a tomar medidas, es lo que conduce al cambio.”¹⁰
- “La participación es una actividad con un propósito y debe ser relevante para que sea significativa y valiosa. Las personas persiguen diferentes propósitos cuando participan: tener un diálogo constructivo, tener una influencia fructuosa, supervisar el proceso y las motivaciones intrínsecas para participar. La participación significativa y valiosa debe basarse en una relación respetuosa; la interacción debe ser receptiva y reactiva; la agenda y la información deben ser pertinentes; el proceso ingenioso para aprovechar al máximo la experiencia de los participantes y permitirles participar de manera eficiente y selectiva.”¹¹

⁸ Ver ejemplos:

Collins, K. and Iso, R. (2006, June). *Dare we jump off Arnstein’s Ladder? Social learning as a new policy paradigm*. Ponencia presentada en la Conferencia PATH (Enfoques participativos en ciencia y tecnología), Edimburgo, Escocia.
Tritter, J. Q. y McCallum, A. (2006). *The snakes and ladders of user involvement. Moving beyond Arnstein*. *Health Policy* (Amsterdam, Países Bajos), 76(2), 156–168. DOI:10.1016/j.healthpol.2005.05.008.

⁹ Organización Mundial de la Salud (OMS). (n.d.) *Participación*. Consultado el 10 de enero de 2021

<https://www.who.int/gender-equity-rights/understanding/participation-definition/en/#:~:text=Meaningful%20participation%20requires%20that%20personas y%20monitoring%20of%20health%20interventions>.

¹⁰ Kusters, C., van Vugt, S.M., Wigboldus, S.A., Williams, B., Woodhill A.J. (2011). *Making Evaluations Matter: A Practical Guide for Evaluators*. Wageningen Centre for Development Innovation, Wageningen University and Research, Wageningen, Países Bajos. http://www.managingforimpact.org/sites/default/files/resource/2011_guide_memguide.pdf

¹¹ Valentín, S. (2017). *Meaningful participation from the participants’ perspective*. Facultad de Recursos Naturales y Ciencias Agrícolas, Universidad Sueca de Ciencias Agrícolas, Uppsala, Suecia. https://stud.epsilon.slu.se/10614/7/valentine_s_170818.pdf

- “La participación significativa incluye al público en el proceso que comienza en la formulación del problema y termina en la toma de decisiones. Crea un lugar donde “todos los participantes tienen igualdad de condiciones y donde un grupo no tiene privilegios sobre el otro”.¹² La participación auténtica y significativa involucra a los ciudadanos en la toma de decisiones en lugar de limitarse a juzgar.”¹³
- “La participación y el empoderamiento significativos se reflejan en la capacidad del pueblo para expresar sus opiniones en instituciones que permiten el ejercicio del poder, reconociendo a la ciudadanía como el origen y la justificación de la autoridad pública.”¹⁴

Como sugieren estas definiciones, la participación significativa es multifacética y puede significar cosas diferentes para diferentes personas y puede adoptar diferentes formas.¹⁵ En la literatura, la participación significativa es evaluada desde diferentes perspectivas; se consideran aquí, estas variadas maneras de conceptualizar la participación significativa.

Los diferentes actores desempeñan funciones distintas en la seguridad vial y apoyo a las víctimas y, por lo tanto, tienen responsabilidades diferentes. Una forma de evaluar la participación significativa de las ONG puede ser evaluar si la participación está al servicio de las funciones y responsabilidades de las ONG y si generan el impacto que ellas pretenden tener en la seguridad vial.

Algunas de las funciones únicas que desempeñan las ONG pueden incluir:

- Informar y hacer participar a los ciudadanos en un idioma y formato que les permita a los mismos comprender los éxitos y deficiencias de la política o iniciativa en cuestión o la carencia de ésta.¹⁶
- Alcanzar y comprometerse con los grupos marginados y conectar el nivel de base a nivel nacional y global. ¹⁷ Asegurar que se escuchen las voces de los grupos que de otra manera no podrían contribuir.
- Conectar, reunir al gobierno, a los ciudadanos y a otros actores para que trabajen juntos.
- Sensibilizar a la sociedad y al gobierno sobre las posibilidades del segundo Decenio de Acción y los ODS.
- Examinar críticamente y desafiar las opiniones del gobierno, actuar como un supervisor oficial y examinar el progreso dicha administración en la implementación de la agenda de seguridad vial, aumentando así la transparencia y fomentando la rendición de cuentas del mismo.¹⁸
- Aportar conocimientos, experiencia e innovación relevantes de diferentes orígenes y ayudar a identificar las prioridades nacionales y cómo vincularlas con el segundo Decenio de Acción y los ODS, así como mejorar la toma de decisiones en seguridad vial o ayudar a las víctimas después de perder a sus seres queridos.
- Aprovechar los datos existentes y lograr que los datos disponibles sean de fácil acceso y estén listos para ser analizados por cualquier persona interesada.

¹² King, C. S., Feltey, K. M., y Susel, B. O. (1998). *The Question of Participation: Toward Authentic Public Participation in Public Administration*. *Public Administration Review*, 58(4), 317–327.

¹³ Hanneke, M.J. (2017). *Nota a la Comisión de la Carta*. Amherst, Massachussets. <https://www.amherstma.gov/DocumentCenter/View/37538/Hanneke-Memo-Meaningful-Participation-what-does-it-mean?bidId=>

¹⁴ Piovesan, F. (2013). *Active, free and meaningful participation in development*. Oficina del Alto Comisionado para los Derechos Humanos, *Realizing the Right to Development: Essays in Commemoration of*, 25. <https://www.ohchr.org/Documents/Issues/Development/RTDBook/PartIIChapter6.pdf>

¹⁵ Cázares-Grageda, K. (2018). *The Whole of Society Approach: Levels of engagement and meaningful participation of different stakeholders in the review process of the 2030 Agenda*. <http://www.partners-for-review.de/wp-content/uploads/2018/11/Whole-of-Society-P4R-Discussion-Paper-Oct.-2018-1.pdf>

¹⁶ Bhamra, A. S., Nagrath, K., y Niazi, Z. (2015, mayo). *Role of Non-State Actors in Monitoring and Review for Effective Implementation of the Post-2015 Agenda*. En el Foro de Investigación Independiente (IRF) (No 4) <https://pubs.iied.org/sites/default/files/pdfs/migrate/G04365.pdf>

¹⁷ *ibid*

¹⁸ Cázares-Grageda, K. (2018). *The Whole of Society Approach: Levels of engagement and meaningful participation of different stakeholders in the review process of the 2030 Agenda*. <http://www.partners-for-review.de/wp-content/uploads/2018/11/Whole-of-Society-P4R-Discussion-Paper-Oct.-2018-1.pdf>

Las ONG son organizaciones autónomas voluntarias que demuestran la participación de la gente.¹⁹ A través de su acceso a las comunidades de base, las ONG están en contacto con las realidades locales y son capaces de proporcionar estructuras y mecanismos para la participación de la población. Las ONG son responsables ante sus grupos de interés y comunidades y se esfuerzan por influir sobre las políticas a través de intervenciones en nombre de las personas a las que sirven. En este sentido, la participación significativa de las ONG debe reflejar la participación significativa de la gente en la toma de decisiones y acciones sobre seguridad vial.

A fin de aclarar el propósito de la participación de las ONG, puede ser útil considerar los diferentes niveles de participación disponibles. Por ejemplo, la participación de las ONG puede ocurrir en cuatro niveles diferentes: informativo, consultivo, de empoderamiento y de asociaciones.²⁰ Se supone que cada nivel indica un mayor grado de compromiso entre las ONG y el gobierno, empezando desde el nivel informativo hasta el nivel de las asociaciones. El aspecto significativo de la participación de las ONG puede diferir en cada nivel y el éxito puede evaluarse al cumplir con el propósito del compromiso asumido.

El nivel informativo de participación incluye un conjunto de mecanismos destinados a sensibilizar sobre un tema en particular, mediante la proliferación y el intercambio de información clave y los logros en curso. En el contexto del segundo Decenio de Acción y de los ODS, informar a la gente y explicitar por qué son importantes, puede ayudar a estimular la ejecución de actividades que contribuyan a alcanzar estos objetivos. El éxito de la participación informativa puede depender de compartir la información correcta en el momento preciso, con el público indicado, a través de la herramienta de comunicación adecuada. La “audiencia indicada” puede cambiar constantemente y las ONG deben ser reactivas al cambio. Por ejemplo, cuando hay un cambio en el

gobierno, las ONG tendrían que iniciar un proceso informativo con el nuevo gobierno.

El nivel consultivo de participación implica un conjunto de mecanismos destinados a dar espacio a las ONG para que expresen sus preocupaciones, compartan sus conocimientos y experiencias, a efectos de complementar y facilitar la labor del gobierno. En el contexto del segundo Decenio de Acción y de los ODS, se puede invitar a las ONG a que planteen sugerencias y propuestas para ayudar al gobierno a alcanzar los objetivos. Incluso se pueden formar comités formales de los cuales las ONG son miembros. Cuando se toman en cuenta las sugerencias y propuestas de las ONG en la toma de decisiones, esto puede fortalecer aún más las relaciones y la confianza con el gobierno.

El nivel de empoderamiento de la participación implica un conjunto de mecanismos destinados a fortalecer las conexiones con diferentes ONG y otras organizaciones pertinentes (por ejemplo, organizaciones internacionales, el sector privado, etc.) para que la ONG se convierta en un actor clave y visible en la colaboración con el gobierno. En el contexto del segundo Decenio de Acción y los ODS, la unión de las ONG con otras, como por ejemplo a través de Alliance, facilita el fortalecimiento de las voces de la gente y la movilización del gobierno para actuar con el asesoramiento de científicos y expertos.

El nivel de asociación de la participación involucra un conjunto de mecanismos destinados a abrir un espacio en el que las ONG y los gobiernos colaboran en cuestiones concretas para la realización de un programa común, como el segundo Decenio de Acción y los ODS. La asociación con el gobierno brinda oportunidades para sinergias, un uso más eficiente de los recursos y la rendición de cuentas.

Algunos también sugieren que la participación significativa ocurre cuando diferentes actores en el ámbito de la seguridad vial participan como

¹⁹ Council of Europe. (n.d.) Code of Good Practice for Civil Participation in the Decision-Making Process. Consultado el 10 de enero de 2021. <https://rm.coe.int/código-de-buenas-prácticas-participación-civil-revisado-301019-es/168098b0e2>

²⁰ Cázarez-Grageda, K. (2018). *The Whole of Society Approach: Levels of engagement and meaningful participation of different stakeholders in the review process of the 2030 Agenda*. <http://www.partners-for-review.de/wp-content/uploads/2018/11/Whole-of-Society-P4R-Discussion-Paper-Oct.-2018-1.pdf>

socios de diálogo iguales, pero solo dentro de los límites de sus mandatos y funciones en este proceso.²¹ En países donde las relaciones entre actores no gubernamentales y gubernamentales son muy jerárquicas, puede ser difícil para las ONG participar como socios de diálogo en igualdad de condiciones.

Sin embargo, cuando las ONG reciben este derecho y espacio de participación, tienen la responsabilidad de asegurar que sus voces representen con precisión los hechos, la diversidad de opiniones que puedan existir y a aquellos que probablemente se vean afectados por las decisiones. Si bien las ONG pueden iniciar y fortalecer las líneas de comunicación e interacción con el gobierno, los gobiernos también deberían estar dispuestos a involucrar e informar a las ONG, permitir que éstas expresen sus preocupaciones y trabajen con el gobierno en lugar de excluir a quienes no están de acuerdo con ellos. Cuando las ONG enfrentan a limitaciones de recursos y capacidad que les impiden participar físicamente en espacios donde se producen debates para la toma de decisiones críticas, se puede alentar a la participación digital para seguir manifestando sus preocupaciones. Por lo tanto, la participación significativa de las ONG puede caracterizarse por una participación inclusiva y representativa.²² La participación de las ONG puede facilitarse mediante el desarrollo de procedimientos (protocolos) mutuamente acordados, que pueden asegurar que la participación se integre en el proceso de toma de decisiones en curso.

La voluntad de los gobiernos de involucrar a las ONG puede depender de la confianza entre el gobierno y éstas. La transparencia es sustancial para crear confianza y debe demostrarse tanto del lado del gobierno como por el las ONG. Esto

significa que la información sobre roles y mandatos, asignación y uso de recursos públicos, desempeño, y los impactos de sus acciones, ya sean positivas o negativas, para lograr mejoras en la seguridad vial debe ser accesible a todos los interesados.

Cuando las ONG demuestran los impactos positivos de su trabajo en una plataforma visible, es probable que esto aumente la voluntad de los gobiernos de involucrarlas. Por lo tanto, la transparencia es un factor decisivo para la participación significativa de las ONG.²³

La transparencia también demuestra la responsabilidad de las ONG hacia las personas a las que representan y los donantes, así como el compromiso de encontrar formas de resolver los problemas para alcanzar los objetivos de seguridad vial. Esto implica establecer sistemas para supervisar su propio desempeño, asegurar la calidad de su trabajo y considerar maneras de mejorar sus conocimientos y habilidades para lograr el mayor impacto posible. El compromiso y la rendición de cuentas de las ONG son, por lo tanto, importantes facilitadores para una participación significativa.²⁴ La Global Alliance of NGOs for Road Safety, al reunir a las ONG para una agenda común, una visión y una red compartida, puede ayudar a crear responsabilidad grupal dentro de la comunidad de ONG para la seguridad vial.

²¹ *ibíd.*

²² Véase ejemplos:
Esty, D. C., & Ivanova, M. H. (2002). *Global environmental governance: options & opportunities*. Forestry & Environmental Studies Publications Series. 8. <https://elischolar.library.yale.edu/fes-pubs/8>
<https://rm.coe.int/code-of-good-practice-civil-participation-revised-301019-en/168098b0e2>
Cázarez-Grageda, K. (2018). *The Whole of Society Approach: Levels of engagement and meaningful participation of different stakeholders in the review process of the 2030 Agenda*. <http://www.partners-for-review.de/wp-content/uploads/2018/11/Whole-of-Society-P4R-Discussion-Paper-Oct.-2018-1.pdf>

²³ Véase ejemplos:
Whiteman, G., & Mamen, K. (2002). *Meaningful consultation and participation in the mining sector?: a review of the consultation and participation of indigenous peoples within the international mining sector*. North-South Institute, Ottawa, ON, CA. <https://rm.coe.int/code-of-good-practice-civil-participation-revised-301019-en/168098b0e2>
Esty, D. C., & Ivanova, M. H. (2002). *Global environmental governance: options & opportunities*. Forestry & Environmental Studies Publications Series. 8. <https://elischolar.library.yale.edu/fes-pubs/8>
<https://rm.coe.int/code-of-good-practice-civil-participation-revised-301019-en/168098b0e2>

²⁴ *ibíd.*



Guía de buenas prácticas:

PARTICIPACIÓN SIGNIFICATIVA DE LAS ONG EN EL ÁMBITO DE LA SEGURIDAD VIAL

© Global Alliance of NGOs for Road Safety, septiembre de 2021

Contacto:

Lotte Brondum
Director Ejecutivo

Correo electrónico:

admin@roadsafetyngos.org

Sitio web:

www.roadsafetyngos.org

Diseño gráfico:

Hoang Phuong Tran

Algunos derechos reservados. Global Alliance of NGOs for Road Safety fomenta la difusión de sus conocimientos y, por lo tanto, este trabajo puede reproducirse, total o parcialmente, con fines no comerciales siempre que se realice una completa referenciación. Las solicitudes de permiso para reproducir o traducir este documento deben dirigirse a Global Alliance of NGOs for Road Safety en admin@roadsafetyngos.org. Si desea reutilizar material de este trabajo atribuido a un tercero, como imágenes, es su responsabilidad determinar si se necesita permiso para esa reutilización y obtener permiso del titular de los derechos. El riesgo de reclamaciones resultantes de la infracción de cualquier componente de propiedad de terceros en el trabajo recae exclusivamente en el usuario.

AGRADECIMIENTOS

Esta guía fue preparada por la consultora independiente, Dra. Chika Sakashita, sobre la base de una encuesta realizada entre los miembros de Alliance, entre enero y febrero de 2021, para examinar los logros de las ONG y las actividades desarrolladas por Alliance durante el primer Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020 e identificar nuevas oportunidades y necesidades de aprendizaje. La guía fue editada por el equipo de la Secretaría de Alliance. Los detalles sobre la encuesta y la metodología se encuentran en el Anexo 1.

Queremos agradecer especialmente a todas las ONG miembros de Alliance que participaron en la encuesta y en las entrevistas con informantes clave.

Esta publicación fue elaborada con el apoyo de la Organización Mundial de la Salud

Publicada con el apoyo de:

