



Marco Estratégico  
Iberoamericano de  
Movilidad Segura 2030

# HACIA UN ESPACIO IBEROAMERICANO DE SEGURIDAD VIAL



CUMBRE - CIMEIRA  
IBEROAMERICANA  
ESPAÑA - ESPANHA 2026



Secretaría General  
Iberoamericana  
Secretaria-Geral  
Ibero-Americana

Este documento ha sido elaborado en el seno del Programa Iberoamericano de Seguridad Vial/OISEVI, un programa oficial de la Cooperación Iberoamericana aprobado en la XXVI Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y de Gobierno.

El Programa Iberoamericano integra en su seno el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI), como foro técnico para el intercambio de buenas prácticas en materia de datos y políticas de seguridad vial.

Esta versión del documento ha sido presentada a las autoridades nacionales de tránsito y seguridad vial de los 22 países de la Cooperación Iberoamericana, para su valoración y, en su caso, adopción en el marco de las reuniones celebradas en Madrid los días 24 a 26 de junio de 2026, en el marco de la XXX Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y de Gobierno.



## Contenido

|  |    |
|--|----|
| Resumen ejecutivo .....  | 3  |
| Mensajes clave .....   | 4  |
| Esquema conceptual del espacio iberoamericano de seguridad vial .....                | 5  |
| 1. Introducción y contexto regional .....  | 7  |
| 1.1. La seguridad vial como desafío compartido .....                                 | 7  |
| <i>Motoristas: uno de los principales desafíos regionales</i> .....                  | 8  |
| 1.2. Evolución de la cooperación iberoamericana .....                                | 9  |
| <i>OISEVI: una infraestructura regional de conocimiento</i> .....                    | 9  |
| 1.3. Contexto internacional y oportunidad estratégica .....                          | 10 |
| 1.4. Hacia un espacio iberoamericano de seguridad vial .....                         | 11 |
| 2. Visión y principios del Marco Estratégico .....                                   | 13 |
| 2.1. Una visión centrada en las personas .....                                       | 13 |
| 2.2. Sistema seguro y responsabilidad compartida .....                               | 13 |
| 2.3. Cooperación flexible como principio operativo .....                             | 14 |
| 2.4. Principios rectores .....   | 14 |
| 3. Ejes estratégicos .....   | 15 |
| Eje 1. Gobernanza, fortalecimiento institucional y cooperación regional .....        | 15 |
| Diagnóstico .....  | 15 |
| Objetivo estratégico .....   | 15 |
| Líneas de acción .....   | 15 |
| Resultados esperados .....   | 16 |
| <i>Estrategias y planes nacionales de seguridad vial</i> .....                       | 16 |
| Eje 2. Datos, conocimiento y cooperación técnica regional .....                      | 17 |
| Diagnóstico .....  | 17 |
| Objetivo estratégico .....   | 17 |
| Líneas de acción .....   | 17 |
| Resultados esperados .....   | 17 |
| <i>Hacia metodologías comunes de heridos graves</i> .....                            | 18 |
| Eje 3. Sistema seguro, usuarios vulnerables y atención integral a las víctimas ..... | 18 |
| Diagnóstico .....  | 18 |
| Objetivo estratégico .....   | 19 |
| Líneas de acción .....   | 19 |
| Resultados esperados .....   | 19 |
| <i>Usuarios vulnerables en Iberoamérica</i> .....                                    | 19 |
| Eje 4. Cultura de movilidad segura y cumplimiento efectivo de la norma .....         | 20 |

|  |    |
|--|----|
| Diagnóstico .....  | 20 |
| Objetivo estratégico .....   | 20 |
| Líneas de acción .....   | 20 |
| Resultados esperados.....  | 20 |
| <i>Buenas prácticas iberoamericanas de fiscalización y prevención</i> .....      | 21 |
| Eje 5. Integración con salud pública, movilidad y sostenibilidad .....           | 21 |
| Diagnóstico .....  | 21 |
| Objetivo estratégico .....   | 21 |
| Líneas de acción .....   | 21 |
| Resultados esperados.....  | 22 |
| <i>Integración de la seguridad vial en otras políticas</i> .....                 | 22 |
| 4. Instrumentos que estructuran el espacio iberoamericano de seguridad vial..... | 23 |
| 4.1. OISEVI como plataforma regional de conocimiento y seguimiento.....          | 23 |
| 4.2. Sistema regional de indicadores y KPI.....                                  | 23 |
| <i>Indicadores clave de desempeño</i> .....                                      | 23 |
| 4.3. Metodologías comunes .....  | 24 |
| 4.4. Índice Iberoamericano de Movilidad Segura .....                             | 24 |
| <i>Índice Iberoamericano de Movilidad Segura</i> .....                           | 25 |
| 4.5. Armonización progresiva de licencias de conducir .....                      | 26 |
| <i>Hacia la armonización progresiva de licencias de conducción</i> .....         | 27 |
| 4.6. Modelo iberoamericano de armonización normativa de factores de riesgo.....  | 27 |
| <i>Convergencia normativa y estándares comunes de protección</i> .....           | 29 |
| 4.7. Banco iberoamericano de buenas prácticas.....                               | 29 |
| 4.8. Redes regionales y grupos técnicos .....                                    | 29 |
| 4.9. Programa regional de formación .....  | 30 |
| 5. Gobernanza e implementación.....  | 31 |
| 5.1. Gobernanza del Marco.....   | 31 |
| 5.2. Rol del Programa Iberoamericano de Seguridad Vial .....                     | 31 |
| 5.3. Rol de OISEVI .....   | 31 |
| 5.4. Cooperación flexible y asistencia técnica entre pares .....                 | 31 |
| 5.5. Seguimiento, informes y rendición de cuentas.....                           | 32 |
| 5.6. Alianzas estratégicas.....  | 32 |
| 6. Horizonte 2030 y proyección regional .....                                    | 33 |
| 6.1. Un horizonte común .....  | 33 |
| 6.2. Proyección internacional .....  | 33 |

## Resumen ejecutivo

La seguridad vial constituye uno de los principales desafíos públicos del espacio iberoamericano. Cada fallecimiento o lesión grave en la circulación expresa una pérdida humana evitable, genera impactos familiares, sanitarios, sociales y económicos, y pone a prueba la capacidad de los Estados para garantizar una movilidad segura, inclusiva y sostenible.

El impacto económico de la siniestralidad vial confirma la magnitud del problema. En los países miembros de OISEVI, las pérdidas alcanzaron los 189.609 millones de dólares en 2023, equivalentes al 3 % del PIB regional. Esta cifra refuerza la urgencia de fortalecer acciones que permitan proteger la vida, reducir las consecuencias humanas y sociales de los siniestros viales y mejorar la eficiencia de las políticas públicas.

Iberoamérica ha construido durante las últimas décadas una base relevante de cooperación técnica e institucional. La creación del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI), el desarrollo del Programa Iberoamericano de Seguridad Vial y la articulación de espacios de intercambio entre autoridades, especialistas, organismos internacionales, sociedad civil y asociaciones de víctimas han permitido consolidar un capital regional que hoy puede proyectarse hacia una agenda más ambiciosa.

El Marco Estratégico Iberoamericano de Movilidad Segura 2030, “Hacia un espacio iberoamericano de seguridad vial”, debe entenderse como una hoja de ruta para consolidar progresivamente un espacio común de seguridad vial. Este espacio no supone la creación de una autoridad supranacional ni la sustitución de competencias nacionales. Supone, en cambio, el fortalecimiento de un ámbito regional de cooperación flexible, aprendizaje mutuo, generación de conocimiento, convergencia técnica y desarrollo compartido de capacidades.

El objetivo político y técnico es claro: contribuir a reducir de forma sostenida las fallecimientos y lesiones graves por siniestros viales, reforzar la protección de los usuarios vulnerables, mejorar la calidad de los datos, fortalecer las instituciones públicas y situar la movilidad segura en el centro de las políticas de salud pública, transporte, movilidad, sostenibilidad y desarrollo territorial.

Para avanzar desde la visión estratégica hacia una agenda verificable, el Marco debe apoyarse en tres instrumentos especialmente relevantes: la armonización progresiva de las licencias de conducir, el Índice Iberoamericano de Movilidad Segura y el modelo iberoamericano de armonización normativa de los principales factores de riesgo. Estos tres instrumentos permiten conectar la cooperación regional con resultados concretos: mejor interoperabilidad documental, mayor capacidad de medición, convergencia legal y técnica, control y fiscalización más efectivos y una narrativa pública basada en la protección de la vida.

El contexto internacional refuerza esta oportunidad. El horizonte 2030, asociado al Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, ofrece una referencia temporal común para acelerar transformaciones, orientar prioridades y elevar la seguridad vial dentro de la agenda pública iberoamericana.

## Mensajes clave

**La movilidad segura es una condición de desarrollo.** La movilidad solo contribuye plenamente al bienestar social cuando incorpora la protección de la vida como principio rector de las políticas públicas.

**La región necesita pasar de la cooperación técnica dispersa a una arquitectura regional más integrada.** El Programa Iberoamericano de Seguridad Vial y OISEVI ofrecen plataformas idóneas para ordenar prioridades, impulsar proyectos compartidos y medir avances.

**Los usuarios vulnerables deben ocupar el centro de la agenda.** Peatones, ciclistas y motoristas concentran riesgos significativos en numerosos países de la región. La protección de motoristas requiere una estrategia específica por su exposición creciente y por el peso de la motocicleta en la movilidad laboral y cotidiana.

**Los datos comparables son una condición para decidir mejor.** La región debe avanzar hacia metodologías comunes, indicadores regionales, integración de fuentes policiales, sanitarias y forenses, y sistemas de seguimiento capaces de orientar políticas públicas basadas en evidencia.

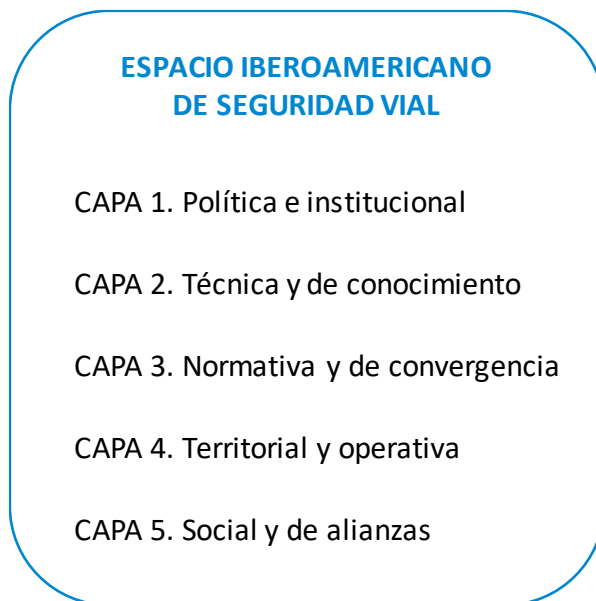
**La convergencia técnica puede salvar vidas.** La armonización progresiva de licencias de conducir, categorías de vehículos, estándares de protección, metodologías de medición e indicadores de desempeño puede elevar la calidad de las políticas nacionales sin imponer modelos rígidos.

**La seguridad vial exige gobernanza.** Las instituciones necesitan mandato, capacidades, coordinación intersectorial, recursos, sistemas de evaluación y continuidad política.

**El horizonte 2030 requiere implementación, seguimiento y rendición de cuentas.** El Marco debe traducirse en instrumentos, grupos de trabajo, informes periódicos, formación técnica, cooperación entre países y mecanismos de evaluación.

## Esquema conceptual del espacio iberoamericano de seguridad vial

El espacio iberoamericano de seguridad vial puede visualizarse como un ecosistema regional articulado en cinco capas complementarias. Cada capa cumple una función específica, pero su valor reside en la interacción entre todas ellas. La seguridad vial no depende únicamente de la acción normativa, técnica o institucional por separado, sino de la capacidad de conectar decisión política, conocimiento, regulación, operación territorial y participación social:



1. **Capa política e institucional:** formada por autoridades nacionales, Conferencia Iberoamericana, Programa Iberoamericano de Seguridad Vial, SEGIB y órganos de gobernanza del Programa.

Aporta orientación estratégica, legitimidad, mandato y capacidad de coordinación regional. En ella se sitúan las autoridades nacionales, la Conferencia Iberoamericana, la SEGIB, el Programa Iberoamericano de Seguridad Vial y sus órganos de gobernanza.

Define prioridades, impulsa compromisos y permite sostener la agenda en el tiempo.

2. **Capa técnica y de conocimiento:** formada por OISEVI, sistemas nacionales de datos, universidades, centros de investigación, expertos y redes especializadas.

Convierte los datos en evidencia útil para la toma de decisiones. OISEVI ocupa aquí una posición central como plataforma regional de información, análisis, seguimiento y cooperación técnica.

Conecta los sistemas nacionales de datos con universidades, centros de investigación, expertos y redes especializadas, y permite construir una base común de conocimiento

3. **Capa normativa y de convergencia:** incluye licencias de conducir, estándares de protección, factores de riesgo, metodologías, indicadores y referencias técnicas comunes.

Transforma la evidencia en referencias comunes. Incluye la armonización progresiva de licencias de conducir, los estándares de protección, los factores de riesgo, las metodologías comunes, los indicadores regionales y las referencias técnicas compartidas.

Facilita que los países avancen hacia marcos más comparables, eficaces y orientados a la protección de la vida.

4. **Capa territorial y operativa:** formada por ciudades, gobiernos locales, policías de tráfico, autoridades responsables de fiscalización, sistemas sanitarios y servicios de atención post-siniestro. Lleva las decisiones estratégicas al terreno. La seguridad vial se materializa en calles, carreteras, entornos urbanos, corredores interurbanos, servicios de emergencia y dispositivos de control.

5. **Capa social y de alianzas:** aporta legitimidad, corresponsabilidad y capacidad de movilización. Formada por asociaciones de víctimas, sociedad civil, organismos internacionales, bancos multilaterales, fundaciones, sector privado y comunidades. Contribuyen a reforzar la agenda, impulsar compromisos, generar conocimiento, financiar proyectos y mantener la protección de la vida en el centro del debate público.

La articulación de estas capas permitirá consolidar una agenda regional orientada a resultados, basada en evidencia y centrada en la protección de la vida. El espacio iberoamericano de seguridad vial debe funcionar como un ecosistema de cooperación en el que las instituciones deciden, OISEVI y las redes técnicas generan conocimiento, la normativa ofrece referencias comunes, los territorios implementan y la sociedad acompaña, exige y participa.

# 1. Introducción y contexto regional

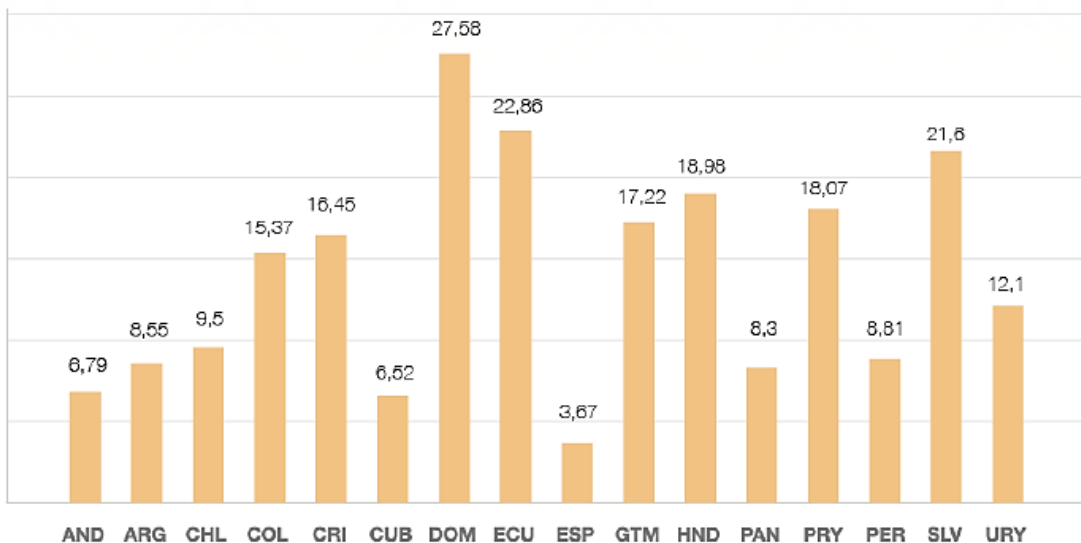
## 1.1. La seguridad vial como desafío compartido

La seguridad vial representa un desafío regional de salud pública, desarrollo humano, cohesión social y gobernanza. Los siniestros viales producen fallecimientos, lesiones graves, discapacidad, pérdida de productividad, costes sanitarios, impactos familiares y presión sobre las instituciones públicas. Su efecto no se limita al ámbito de la circulación: afecta la calidad de vida, la equidad territorial, la movilidad cotidiana, el acceso a oportunidades y la confianza en la capacidad del Estado para prevenir daños evitables.

La dimensión económica de la siniestralidad vial añade un argumento decisivo para situar esta agenda entre las prioridades públicas de la región. En los países miembros de OISEVI, las pérdidas alcanzaron los 189.609 millones de dólares en 2023, equivalentes al 3 % del PIB regional. Esta estimación muestra que la seguridad vial no es solo una obligación ética e institucional, sino también una inversión social y económica con capacidad para reducir costes evitables, liberar recursos públicos y mejorar el bienestar colectivo.

En 2024, la tasa regional de fallecidos por siniestros de tráfico se situó en torno a 13,96 personas por cada 100.000 habitantes. El indicador muestra una marcada heterogeneidad entre países: Ecuador, El Salvador, Honduras, Guatemala y Paraguay superan la media regional, mientras que Andorra, Argentina, Chile, Panamá y Perú registran niveles inferiores. Esta brecha confirma la necesidad de combinar una agenda regional común con respuestas adaptadas a las realidades nacionales.

**Figura 1: Tasas de personas fallecidas cada 100.000 habitantes para la región Iberoamericana, año 2024.**



Fuente: elaboración propia OISEVI

### *Motoristas: uno de los principales desafíos regionales*

El crecimiento acelerado del parque de motocicletas constituye uno de los principales desafíos de seguridad vial en numerosos países iberoamericanos. La motocicleta cumple funciones esenciales en la movilidad cotidiana, laboral y de acceso a oportunidades, pero también incrementa la exposición al riesgo cuando no existe una política integral de protección.

La protección de motoristas requiere actuar de forma simultánea sobre infraestructura, velocidades, licencias de conducir, formación, uso de casco certificado, fiscalización, condiciones laborales, control de factores de riesgo y atención post-siniestro. La región debe promover una agenda específica para motoristas que combine prevención, regulación, control y diseño seguro.

La cooperación iberoamericana puede acelerar el aprendizaje regional mediante planes nacionales, intercambio de datos, evaluación de medidas, estándares de casco, formación especializada, control efectivo y buenas prácticas sobre movilidad laboral en motocicleta.

Los países iberoamericanos presentan realidades institucionales, normativas, sociales y territoriales diversas. Sin embargo, comparten desafíos estructurales: elevada exposición de usuarios vulnerables, crecimiento del parque de motocicletas, diferencias en capacidades institucionales, necesidad de mejorar la calidad y comparabilidad de los datos, dificultades para controlar factores de riesgo, debilidades en la coordinación intersectorial y necesidad de integrar la seguridad vial en políticas más amplias de movilidad, salud y sostenibilidad.

La región también comparte una oportunidad: cuenta con experiencia acumulada de cooperación, espacios técnicos consolidados y una base institucional que puede reforzarse para impulsar un salto cualitativo. La cooperación iberoamericana permite comparar aprendizajes, reducir asimetrías de capacidades, acelerar la difusión de buenas prácticas y construir herramientas comunes sin desconocer la diversidad nacional.

## 1.2. Evolución de la cooperación iberoamericana

La cooperación iberoamericana en seguridad vial tiene una trayectoria que combina liderazgo político, diálogo técnico y construcción institucional. Los Encuentros Iberoamericanos de Seguridad Vial, la creación de OISEVI y la puesta en marcha del Programa Iberoamericano de Seguridad Vial consolidaron una agenda regional orientada a mejorar los datos, promover políticas integrales, fortalecer capacidades y articular actores públicos, privados, multilaterales y sociales.

OISEVI constituyó un avance decisivo porque dotó a la región de una infraestructura técnica para la producción, recopilación, comparación y análisis de información. Su papel resulta especialmente relevante en una materia donde la calidad de la evidencia determina la calidad de las decisiones. La información comparable permite identificar tendencias, priorizar intervenciones, evaluar resultados y fortalecer la rendición de cuentas.

El Programa Iberoamericano de Seguridad Vial permitió transformar redes previas de cooperación en un mecanismo más estable. Su enfoque integra datos, políticas públicas, fortalecimiento institucional, participación social, creación o consolidación de agencias nacionales y atención a factores prioritarios como la velocidad, los motoristas y la fiscalización.

La construcción del Marco Estratégico Iberoamericano de Movilidad Segura 2030 debe apoyarse en esa trayectoria. No parte de cero. Se basa en activos institucionales existentes y busca dotarlos de una orientación estratégica común hacia 2030.

### *OISEVI: una infraestructura regional de conocimiento*

OISEVI constituye uno de los principales activos de la cooperación iberoamericana en seguridad vial. Su función excede la recopilación de datos: puede convertirse en la plataforma regional de conocimiento, seguimiento estratégico, metodologías comunes, indicadores comparables, análisis técnico y apoyo a la toma de decisiones.

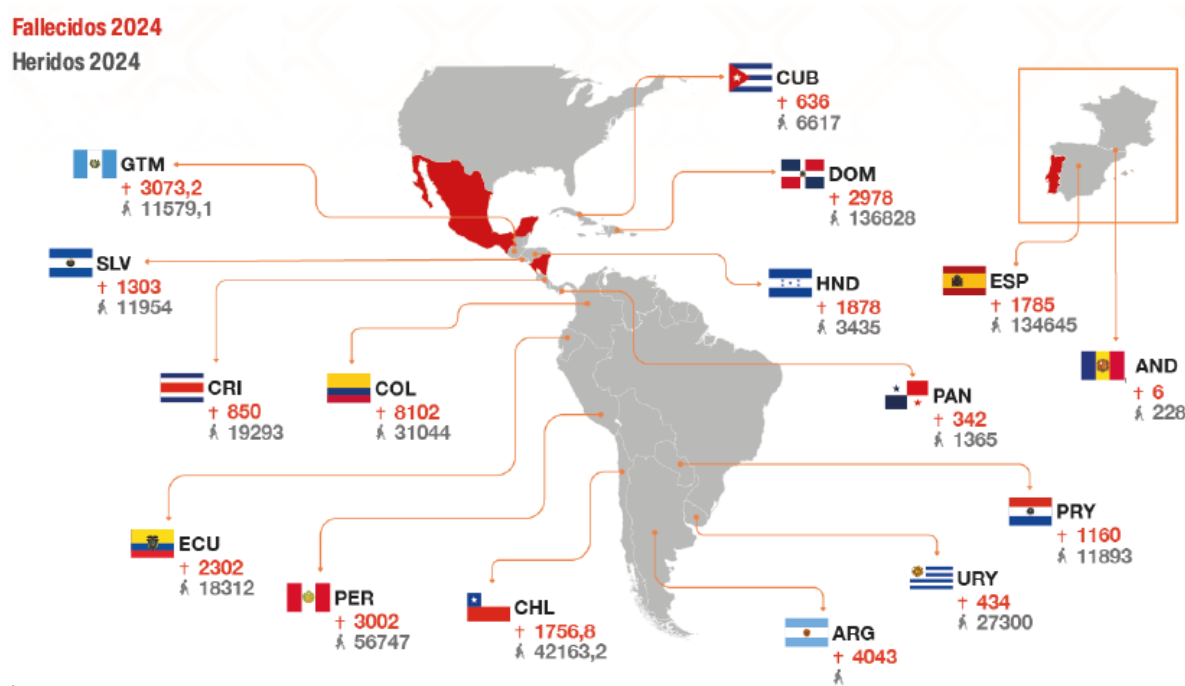
El fortalecimiento de OISEVI debe permitir a la región avanzar hacia una cultura de decisión basada en evidencia. Para ello, debe consolidar estándares de calidad de datos, promover la integración de fuentes, desarrollar herramientas de visualización, apoyar informes regionales, facilitar el intercambio de microdatos y ofrecer asistencia técnica a los países.

OISEVI puede ser, además, el soporte técnico del seguimiento del Marco Estratégico y de los instrumentos asociados al espacio iberoamericano de seguridad vial.

### 1.3. Contexto internacional y oportunidad estratégica

El Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 refuerza la necesidad de reducir de forma sustantiva las fallecimientos y lesiones causadas por siniestros viales mediante enfoques integrales, sistémicos y basados en evidencia. Este marco internacional impulsa la adopción de políticas públicas orientadas a mejorar la seguridad de todos los usuarios de las vías, promover una movilidad segura y accesible y avanzar hacia sistemas de transporte más eficientes, inclusivos y sostenibles.

Figura 2: Cifras de fallecidos y heridos por país en 2024



Fuente: elaboración propia OISEVI

La región debe leer este horizonte como una oportunidad política. El periodo 2026-2030 puede convertirse en una etapa de aceleración para fortalecer instituciones, mejorar sistemas de información, consolidar capacidades locales, proteger usuarios vulnerables, impulsar estándares comunes y elevar la seguridad vial dentro de la agenda iberoamericana.

El cambio de patrones de movilidad añade urgencia. El crecimiento urbano, la expansión de áreas metropolitanas, el aumento de la motocicleta, la movilidad laboral, la digitalización, las nuevas formas de reparto y transporte, y el incremento de desplazamientos regionales obligan a revisar marcos regulatorios, sistemas de control, infraestructura, licencias de conducir, formación y mecanismos de protección.

## 1.4. Hacia un espacio iberoamericano de seguridad vial

Este Marco Estratégico propone avanzar hacia un espacio iberoamericano de seguridad vial entendido como un ámbito regional de cooperación, convergencia normativa y técnica, intercambio de conocimiento y desarrollo compartido de capacidades. Este espacio debe ser flexible, progresivo y respetuoso con las competencias nacionales.

La región puede compartir metodologías, generar indicadores comunes, fortalecer OISEVI, promover estándares mínimos de protección, intercambiar buenas prácticas, desarrollar asistencia técnica, formar equipos nacionales y locales, impulsar redes policiales y operativas, y construir herramientas de evaluación comparada. Asimismo, puede avanzar gradualmente hacia marcos comunes en ámbitos específicos, como las licencias de conducir y las normas básicas relacionadas con los principales factores de riesgo vial, favoreciendo una mayor seguridad jurídica, la movilidad internacional de las personas, el reconocimiento mutuo de documentos y una comunicación más coherente y eficaz de las políticas de seguridad vial.

Avanzar hacia un espacio común de seguridad vial reforzará nuestros vínculos económicos y culturales, mejorará la comunicación pública al utilizar mensajes similares en toda la región y facilitará la circulación y el cumplimiento de las normas cuando nuestros conciudadanos viajen a otros países. Asimismo, una mayor convergencia normativa contribuirá a reducir la complejidad regulatoria, facilitará el reconocimiento mutuo de licencias y autorizaciones, favorecerá el intercambio de buenas prácticas y permitirá desarrollar campañas de educación, concienciación y fiscalización más coherentes y eficaces en el conjunto del espacio iberoamericano.

La consolidación de este espacio exige una narrativa común: Iberoamérica puede salvar vidas si actúa con mayor coordinación, evidencia, capacidad institucional y voluntad política.



## 2. Visión y principios del Marco Estratégico

### 2.1. Una visión centrada en las personas

El Marco Estratégico Iberoamericano de Movilidad Segura 2030 parte de una visión: construir sistemas de movilidad más seguros, inclusivos y centrados en las personas. Esta visión reconoce que la movilidad es esencial para el desarrollo económico, la integración territorial, el acceso a servicios, la educación, el empleo y la cohesión social. Sin embargo, la movilidad solo puede considerarse sostenible cuando protege la vida.

La seguridad vial debe dejar de entenderse como un componente accesorio de las políticas de transporte. Debe convertirse en un criterio transversal de diseño, planificación, regulación, inversión, fiscalización y evaluación. Las decisiones sobre infraestructura, velocidades, licencias de conducir, vehículos, transporte público, movilidad activa, logística urbana, tecnología y atención sanitaria deben incorporar desde su origen criterios de reducción de riesgos.

Una movilidad segura centrada en las personas reconoce las capacidades, limitaciones y vulnerabilidades humanas. Las personas cometen errores; el sistema debe evitar que esos errores se traduzcan en fallecimiento o lesión grave. Por ello, el enfoque de sistema seguro resulta esencial para ordenar la acción pública.

### 2.2. Sistema seguro y responsabilidad compartida

El enfoque de sistema seguro cambia la lógica tradicional de la seguridad vial. No asigna toda la responsabilidad al comportamiento individual, sino que distribuye responsabilidades entre quienes diseñan, regulan, gestionan y utilizan el sistema de movilidad.

Este enfoque exige velocidades seguras, infraestructura segura, vehículos seguros, usuarios seguros, fiscalización efectiva y atención post-siniestro oportuna. También exige instituciones capaces de coordinar sectores, asignar recursos, analizar datos, evaluar impactos y sostener políticas en el tiempo.

La región debe incorporar este enfoque como referencia común. Su aplicación será gradual y adaptada a cada contexto nacional, pero sus principios pueden orientar la convergencia técnica y el aprendizaje mutuo.

## 2.3. Cooperación flexible como principio operativo

El espacio iberoamericano de seguridad vial debe construirse mediante cooperación flexible. Los países no tienen las mismas capacidades institucionales, presupuestarias, tecnológicas ni normativas. La agenda regional debe reconocer esas diferencias y ofrecer mecanismos adaptables.

La cooperación flexible permite que los países avancen por etapas, participen en grupos temáticos según prioridades, reciban asistencia técnica, compartan experiencias y adopten referencias comunes de forma progresiva. Este enfoque evita rigideces y aumenta la viabilidad política del Marco.

## 2.4. Principios rectores

El Marco debe orientarse por siete principios rectores:

- **Protección de la vida.** La reducción de fallecimientos y lesiones graves debe constituir el objetivo superior de las políticas de movilidad segura.
- **Sistema seguro.** Las políticas deben actuar sobre el conjunto del sistema: infraestructura, vehículos, velocidades, comportamiento humano, fiscalización y atención post-siniestro.
- **Cooperación iberoamericana.** La región debe aprovechar el intercambio de conocimiento, la asistencia técnica y las redes de cooperación como herramientas de aceleración.
- **Fortalecimiento institucional.** Las políticas sostenibles requieren instituciones con capacidades, mandato, liderazgo, recursos y sistemas de gestión.
- **Decisiones basadas en evidencia.** La información comparable y los indicadores regionales deben orientar el diseño, implementación y evaluación de políticas.
- **Inclusión y protección de usuarios vulnerables.** Peatones, ciclistas, motoristas, niños, personas mayores, personas con discapacidad y colectivos con mayor exposición requieren atención prioritaria.
- **Integración intersectorial.** La seguridad vial debe integrarse en las agendas de salud pública, movilidad, sostenibilidad, planificación urbana, educación, trabajo y desarrollo territorial

### 3. Ejes estratégicos

El Marco Estratégico se estructura en cinco ejes orientados a transformar la cooperación regional en resultados concretos. Cada eje combina una dimensión política, técnica e institucional, y puede desarrollarse mediante líneas de trabajo, grupos regionales, proyectos piloto, herramientas metodológicas e informes de seguimiento.

#### Eje 1. Gobernanza, fortalecimiento institucional y cooperación regional

##### Diagnóstico

La seguridad vial exige instituciones sólidas. Sin una autoridad con mandato claro, capacidad técnica, legitimidad política, recursos y coordinación intersectorial, las políticas tienden a fragmentarse. En la región persisten diferencias importantes en capacidades institucionales, sistemas de gestión, coordinación entre niveles de gobierno, continuidad de planes, disponibilidad de datos y mecanismos de evaluación.

La gobernanza de la seguridad vial debe articular ministerios, agencias nacionales, gobiernos locales, autoridades de tráfico, salud, transporte, educación, infraestructura, policía, justicia, sociedad civil y sector privado. La complejidad del problema exige una respuesta institucional coordinada.

La experiencia internacional muestra que los países con mejores resultados en seguridad vial disponen de organismos líderes con capacidad efectiva para coordinar a los distintos actores implicados, impulsar reformas normativas, gestionar información estratégica, promover políticas basadas en evidencia y asegurar la continuidad de las actuaciones. Fortalecer estas capacidades institucionales constituye una condición necesaria para avanzar hacia sistemas de movilidad más seguros.

##### Objetivo estratégico

Fortalecer las capacidades institucionales y los mecanismos de cooperación regional para mejorar el diseño, implementación, seguimiento y evaluación de políticas públicas de seguridad vial y movilidad segura.

##### Líneas de acción

- Promover el fortalecimiento de las agencias nacionales de tránsito y seguridad vial o de las unidades administrativas equivalentes como organismos líderes de la política pública de seguridad vial.
- Impulsar modelos institucionales que aseguren capacidad de coordinación intersectorial, disponibilidad de recursos financieros suficientes y estabilidad técnica y organizativa.
- Promover el acceso a registros administrativos y sistemas de información que permitan diseñar, implementar y evaluar políticas basadas en evidencia.

- Fortalecer las capacidades para la elaboración y propuesta de reformas legislativas y normativas relacionadas con la seguridad vial.
- Impulsar la profesionalización de los equipos técnicos mediante programas de formación, especialización y cooperación técnica regional.
- Favorecer el intercambio de experiencias regulatorias y operativas.
- Consolidar redes regionales de autoridades y especialistas.

## Resultados esperados

El eje debe contribuir al fortalecimiento de las agencias nacionales responsables de la seguridad vial y de los mecanismos de gobernanza pública asociados. Se espera ayudar a los países a avanzar hacia instituciones con mayor capacidad de coordinación, recursos financieros más estables, mejor acceso a la información, mayores capacidades normativas y equipos técnicos especializados.

Asimismo, el eje debe favorecer redes técnicas regionales más activas, e identificar y compartir prácticas para disponer de planes nacionales mejor coordinados, autoridades más preparadas y mecanismos de asistencia técnica y cooperación entre países más sólidos y permanentes.

### *Estrategias y planes nacionales de seguridad vial*

La mayoría de los países participantes dispone de estrategias nacionales de seguridad vial alineadas con los objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030.

Todos cuentan con una visión nacional en esta materia, el 93 % tiene una estrategia vigente y objetivos de reducción de fallecidos, el 73 % incorpora metas de reducción de heridos y el 87 % publica su estrategia. Las prioridades más habituales se centran en la protección de usuarios vulnerables, la reducción de víctimas mortales y lesionados graves, la aplicación de enfoques de Visión Cero o Sistema Seguro, el control de la velocidad y del alcohol, la mejora de la infraestructura crítica, la educación vial y la coordinación interinstitucional.

No obstante, persisten desafíos comunes relacionados con la integración y mantenimiento de sistemas de información fiables, el seguimiento efectivo de los KPI, la financiación sostenida de los programas, la medición del impacto real de las intervenciones y la colaboración con gobiernos subnacionales y sector privado.

## Eje 2. Datos, conocimiento y cooperación técnica regional

### Diagnóstico

La disponibilidad de datos confiables, oportunos y comparables constituye una condición esencial para diseñar políticas efectivas. Sin información adecuada, los países no pueden identificar con precisión grupos de riesgo, evaluar intervenciones, comparar resultados ni orientar recursos.

La región ha avanzado en recopilación de información, pero persisten brechas: diferencias en definiciones, subregistro, limitada integración entre fuentes policiales y sanitarias, debilidades en la medición de heridos graves, ausencia de indicadores de desempeño, baja interoperabilidad y capacidades desiguales de análisis.

En este eje, el Índice Iberoamericano de Movilidad Segura debe entenderse como una herramienta estratégica de diálogo, priorización y seguimiento. Su función no es reemplazar los sistemas nacionales de información ni operar como instrumento de gestión diaria, sino ordenar una conversación regional sobre capacidades, brechas y oportunidades de acción. Inspirado en lógicas comparativas de desarrollo, el Índice puede ayudar a convertir la evidencia en orientación política, inversión pública y cooperación técnica.

### Objetivo estratégico

Fortalecer los sistemas nacionales y regionales de información, conocimiento y evaluación mediante metodologías comunes, indicadores comparables, integración de fuentes y cooperación técnica.

### Líneas de acción

- Desarrollar metodologías regionales comunes para fallecidos y heridos graves.
- Documentar modelos de integración de fuentes policiales, sanitarias, forenses y aseguradoras cuando corresponda.
- Desarrollar indicadores clave de desempeño sobre velocidad, casco, cinturón, alcohol, drogas, distracciones, infraestructura, vehículos y atención post-siniestro.
- Impulsar sistemas de microdatos e interoperabilidad.
- Consolidar informes regionales periódicos.
- Crear herramientas digitales de visualización y análisis.
- Desarrollar capacidades técnicas en estadística, análisis de datos y evaluación de políticas.

### Resultados esperados

El eje debe producir mejor información, metodologías compartidas, diagnósticos más precisos, capacidad analítica regional y un seguimiento más robusto del Marco Estratégico.

### Hacia metodologías comunes de heridos graves

La medición de heridos graves representa uno de los principales desafíos técnicos de la región. Las diferencias de definición, registro e integración de fuentes dificultan la comparación y limitan la capacidad de diseñar políticas orientadas a reducir lesiones de alta severidad.

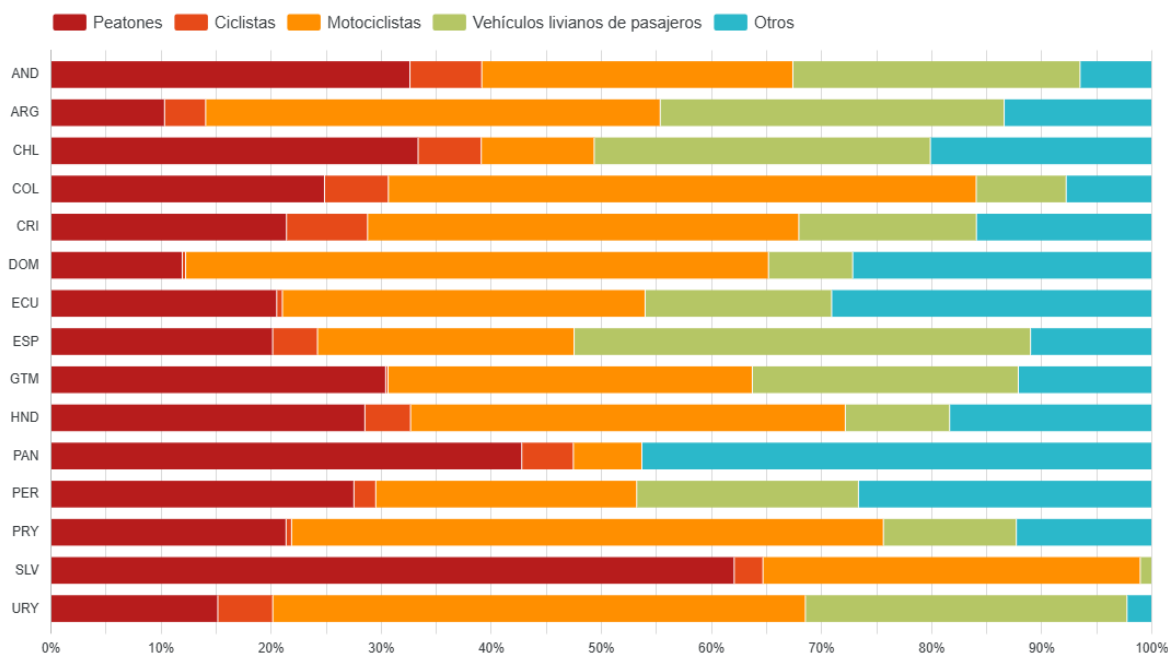
Una metodología regional común debe combinar criterios clínicos, operativos y estadísticos, y facilitar la integración entre registros policiales, sanitarios y forenses. Este avance permitiría dimensionar mejor el impacto real de la siniestralidad y orientar recursos hacia prevención, atención y rehabilitación.

## Eje 3. Sistema seguro, usuarios vulnerables y atención integral a las víctimas

### Diagnóstico

Los usuarios vulnerables concentran una proporción sustantiva de la siniestralidad grave en la región. Peatones, ciclistas y motoristas tienen menor protección física y sufren consecuencias más severas ante un siniestro.

Figura 3: Proporción de personas fallecidas por tipo de usuario para los países de la región Iberoamericana. Año 2024



Fuente: elaboración propia OISEVI

La lectura de la figura anterior evidencia diferencias relevantes entre países, pero confirma un patrón regional: los usuarios vulnerables concentran una parte sustantiva de la mortalidad vial. En varios países, los motoristas representan una proporción especialmente elevada de las víctimas, mientras que en entornos urbanos los peatones enfrentan riesgos asociados a velocidad, infraestructura deficiente, cruces inseguros y baja prioridad en el diseño vial.

El enfoque de sistema seguro exige proteger de manera prioritaria a quienes tienen mayor exposición y vulnerabilidad. También exige mejorar la atención post-siniestro, la rehabilitación y el apoyo a víctimas y familias.

### Objetivo estratégico

Promover políticas de sistema seguro orientadas a proteger usuarios vulnerables, reducir la gravedad de los siniestros, fortalecer infraestructura y velocidades seguras, y mejorar la atención integral a víctimas.

### Líneas de acción

- Desarrollar una estrategia regional de protección de motoristas.
- Promover políticas de seguridad peatonal y ciclista.
- Promover guías de infraestructura segura y diseño vial orientado a la reducción de riesgos, así como auditorías e inspecciones de seguridad vial.
- Fortalecer políticas de velocidad segura, especialmente en entornos urbanos.
- Promover guías de atención prehospitalaria, hospitalaria, rehabilitación y apoyo psicosocial.
- Integrar las asociaciones de víctimas en la definición y evaluación de políticas.
- Desarrollar herramientas regionales de gestión del riesgo vial.

### Resultados esperados

El eje debe producir políticas más focalizadas en usuarios vulnerables, mejores capacidades para gestionar velocidades e infraestructura, mayor coordinación con salud y una atención más integral a víctimas.

#### *Usuarios vulnerables en Iberoamérica*

Los usuarios vulnerables deben ocupar el centro de la agenda iberoamericana. Su protección exige intervenciones específicas y una transformación de prioridades en el diseño del sistema vial. La seguridad de peatones, ciclistas y motoristas no puede depender exclusivamente de campañas educativas; requiere infraestructura segura, velocidades compatibles con la vida, fiscalización efectiva, equipamiento de protección, datos específicos y coordinación institucional.

La región debe avanzar hacia una lectura más fina de la vulnerabilidad vial, considerando edad, género, territorio, tipo de desplazamiento, exposición laboral y acceso desigual a infraestructura segura y transporte público de calidad.

## Eje 4. Cultura de movilidad segura y cumplimiento efectivo de la norma

### Diagnóstico

La cultura de movilidad segura combina valores, comportamientos, normas sociales, percepción de riesgo y confianza en las instituciones. Sin embargo, la cultura no se transforma solo con mensajes. Requiere coherencia entre educación, comunicación, infraestructura, regulación y cumplimiento efectivo de la norma.

Factores de riesgo como exceso de velocidad, alcohol, drogas, distracciones, no uso de casco, no uso de cinturón y falta de sistemas de retención infantil siguen generando un impacto significativo. La región necesita fortalecer la capacidad de fiscalización, mejorar la calidad de las campañas, usar evidencia conductual y consolidar redes operativas.

La armonización normativa de los principales factores de riesgo debe ocupar un lugar central en este eje. Contar con marcos legales y técnicos convergentes sobre alcohol, casco, cinturón de seguridad, teléfono móvil y otras tecnologías, sistemas de retención infantil y velocidad facilita la acción pública, aumenta la percepción de riesgo, reduce resistencias sociales ante la actualización normativa y ofrece a los países referencias comunes para reforzar el cumplimiento efectivo.

### Objetivo estratégico

Promover una cultura de movilidad segura centrada en la protección de la vida y fortalecer el cumplimiento efectivo de las normas de circulación.

### Líneas de acción

- Desarrollar campañas regionales y nacionales basadas en evidencia.
- Fortalecer educación vial en entornos escolares, laborales y comunitarios.
- Promover la fiscalización efectiva de velocidad, alcohol, drogas, casco, cinturón, SRI y distracciones.
- Promover buenas prácticas en tecnologías de control y sistemas de gestión de infracciones.
- Consolidar la Red iberoamericana de policías de tránsito, como foro de cooperación policial y formación especializada.
- Promover mecanismos de gobernanza adecuados entre autoridades nacionales de tránsito y seguridad vial y policías de tránsito.
- Promover una narrativa regional de corresponsabilidad y protección de la vida.

### Resultados esperados

El eje debe fortalecer la legitimidad social de las normas, aumentar la capacidad de fiscalización, mejorar la prevención de conductas de riesgo y promover cambios sostenidos en comportamientos.

### *Buenas prácticas iberoamericanas de fiscalización y prevención*

La cooperación regional permite identificar y adaptar buenas prácticas en fiscalización de velocidad, alcohol y drogas, uso de casco, cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil y prevención de distracciones. El intercambio entre autoridades puede acelerar la adopción de medidas efectivas y evitar errores de implementación.

Un banco iberoamericano de buenas prácticas debería documentar el problema abordado, el diseño de la intervención, los recursos necesarios, las condiciones de aplicación, los resultados obtenidos y las lecciones aprendidas.

## Eje 5. Integración con salud pública, movilidad y sostenibilidad

### Diagnóstico

La seguridad vial es una política pública transversal. Su integración con salud pública, movilidad sostenible, planificación urbana, educación, trabajo, medio ambiente y desarrollo territorial permite abordar causas estructurales y no solo consecuencias inmediatas.

Los siniestros viales generan impacto sanitario, social y económico. Afectan a sistemas de emergencia, hospitales, rehabilitación, seguridad social, productividad y bienestar familiar. Al mismo tiempo, las decisiones sobre ciudad, transporte público, movilidad activa, logística y ordenamiento territorial determinan niveles de exposición al riesgo.

### Objetivo estratégico

Integrar progresivamente la seguridad vial en políticas de salud pública, movilidad, sostenibilidad y desarrollo territorial mediante coordinación intersectorial y enfoques centrados en las personas.

### Líneas de acción

Promover el papel de las agencias de tránsito y seguridad vial como impulsoras de la incorporación de criterios de seguridad vial en otras políticas nacionales:

- Incorporar la seguridad vial en estrategias sanitarias y de prevención de lesiones.
- Integrar datos sanitarios en los sistemas de información vial.
- Promover transporte público seguro y accesible.
- Fortalecer la seguridad en políticas de movilidad activa.
- Incorporar criterios de seguridad vial en planificación urbana y proyectos de infraestructura.
- Desarrollar capacidades locales y metropolitanas.
- Impulsar cooperación con redes de ciudades y organismos especializados.
- Promover enfoques de equidad, género, discapacidad y ciclo de vida.

## Resultados esperados

El eje debe fortalecer la coordinación intersectorial, mejorar la incorporación de seguridad vial en políticas urbanas y sanitarias, y ampliar la visión de la movilidad segura como componente de desarrollo sostenible.

### *Integración de la seguridad vial en otras políticas*

La seguridad vial debe integrarse de forma progresiva en las políticas de salud pública, movilidad, sostenibilidad y desarrollo territorial. Esta integración permite abordar las causas estructurales de la siniestralidad, reducir sus impactos sanitarios, sociales y económicos, y orientar las decisiones sobre ciudad, transporte, movilidad activa e infraestructura hacia la protección de la vida.

Para ello, resulta necesario reforzar la coordinación intersectorial, incorporar datos sanitarios en los sistemas de información vial, promover transporte público y movilidad activa seguros, desarrollar capacidades locales y metropolitanas, y aplicar enfoques de equidad, género, discapacidad y ciclo de vida.

## 4. Instrumentos que estructuran el espacio iberoamericano de seguridad vial

La visión regional requiere instrumentos concretos. El espacio iberoamericano de seguridad vial debe apoyarse en herramientas que permitan producir conocimiento, orientar decisiones, fortalecer capacidades, comparar avances y facilitar la cooperación técnica.

### 4.1. OISEVI como plataforma regional de conocimiento y seguimiento

El OISEVI, integrado en el Programa Iberoamericano de Seguridad Vial, debe consolidarse como la columna técnica de este Marco Estratégico. Su misión incluye recopilar y armonizar datos, desarrollar metodologías comunes e indicadores regionales, realizar análisis comparado e informes periódicos, apoyar a países y realizar el seguimiento del Marco.

Para cumplir este papel, OISEVI necesita fortalecer sus capacidades técnicas, mejorar la calidad de los datos recibidos, facilitar la interoperabilidad, promover calendarios de reporte y desarrollar productos de conocimiento útiles para los responsables de la toma de decisiones.

### 4.2. Sistema regional de indicadores y KPI

La región debe desarrollar un sistema de indicadores que combine resultados finales, exposición, desempeño y capacidades institucionales. No basta medir fallecidos. Es necesario medir también factores que anticipan el riesgo y permiten evaluar políticas.

#### *Indicadores clave de desempeño*

Los indicadores clave de desempeño permiten evaluar el cumplimiento de las normas de circulación, el nivel de seguridad de vehículos e infraestructuras, y la rapidez de la atención posterior al siniestro. Existe consenso político y técnico sobre los ocho principales indicadores:

- Velocidad.
- Alcohol y otras drogas.
- Uso de casco.
- Uso de cinturón y sistemas de retención infantil.
- Uso de celular y otras distracciones.
- Seguridad de infraestructura.
- Seguridad de vehículos.
- Atención post-siniestro.

Dentro de este marco estratégico, se promoverán metodologías comunes de determinación de estos indicadores, y se elaborarán cuadros de mando regionales con los datos disponibles.

### 4.3. Metodologías comunes

Las metodologías comunes deben priorizar la medición de fallecidos, heridos graves y factores de riesgo. También deben incluir glosarios, diccionarios de variables, criterios de calidad, procesos de validación, integración de fuentes y protocolos de comunicación de datos.

El desarrollo metodológico debe ser progresivo. Puede comenzar con un grupo de países piloto, avanzar mediante validación técnica y ampliarse gradualmente al conjunto del espacio iberoamericano.

### 4.4. Índice Iberoamericano de Movilidad Segura

El Índice Iberoamericano de Movilidad Segura ha sido propuesto por las principales entidades de la sociedad civil iberoamericana, como uno de los instrumentos centrales del espacio regional. Su valor no reside únicamente en producir una medición agregada, sino en abrir un diálogo estructurado sobre las condiciones que permiten prevenir fallecimientos y lesiones graves. Debe servir para identificar brechas, ordenar prioridades, orientar inversiones, movilizar cooperación técnica y comunicar avances de forma comprensible para decisores, instituciones, sociedad civil y ciudadanía.

El Índice Iberoamericano de Movilidad Segura ha sido reconocido por las Directoras y Directores de las Agencias de Tránsito y Seguridad Vial de los países iberoamericanos como una referencia estratégica para el seguimiento de las capacidades, políticas y resultados en materia de movilidad segura. Las once dimensiones propuestas por las entidades de la sociedad civil constituyen un marco de referencia útil para orientar el diálogo regional, identificar prioridades de actuación y evaluar los avances alcanzados hacia la construcción de un espacio iberoamericano de seguridad vial.

Inspirado en el Índice de Desarrollo Humano (IDH), el Índice Iberoamericano de Movilidad Segura debe adaptarse a la realidad de la seguridad vial y a las prioridades institucionales de la región. No debe concebirse como un instrumento de gestión diaria ni como una clasificación sancionadora, sino como un instrumento para el diálogo y para trasladar mensajes clave sobre diversas áreas prioritarias de trabajo. Su función principal debe ser estratégica: medir para recuperar la esperanza, generar conversación pública informada, mostrar oportunidades de acción y reforzar la rendición de cuentas.

La narrativa asociada al Índice debe ser clara: la movilidad segura es una política de vida, salud, dignidad, productividad y bienestar colectivo. Invertir en seguridad vial reduce carga sanitaria, evita costes recurrentes, mejora la eficiencia del gasto público, protege a las víctimas, fortalece la competitividad de sectores con un uso intensivo de la movilidad y contribuye a sociedades más justas y resilientes.

El Índice debe medir resultados, pero también condiciones de posibilidad. No basta con conocer cuántas personas fallecen; es necesario evaluar si los países cuentan con instituciones, normas, datos, fiscalización, atención a víctimas, infraestructura, vehículos y capacidades suficientes para reducir el riesgo de forma sostenida.

Su diseño debe evitar incentivos perversos. Debe valorar el progreso, la transparencia, la calidad de la información y la mejora institucional. También debe permitir que cada país reciba una lectura útil de sus fortalezas y áreas de mejora, sin convertir la comparación regional en un mecanismo de señalamiento político.

OISEVI debe desempeñar un papel técnico central en el desarrollo del Índice. Su función puede incluir la validación metodológica, la recopilación de información, la coordinación con los países, la elaboración de informes regionales y el seguimiento de avances. El Índice, bien diseñado, puede convertirse en una herramienta de cooperación, aprendizaje mutuo y movilización de recursos

### *Índice Iberoamericano de Movilidad Segura*

El índice es presentado en el documento “Recuperando la esperanza por una movilidad segura, sostenible e inclusiva en el tránsito: nueva narrativa e Índice Iberoamericano de Movilidad Segura (IIMS)”, elaborado por las principales entidades de la sociedad civil iberoamericana a instancias de la Secretaría General Iberoamericana (SEGIB), y tras un amplio proceso de reflexión y diálogo regional.

Las once dimensiones incluidas en la propuesta han sido reconocidas por las Directoras y Directores de las Agencias de Tránsito y Seguridad Vial como representativas de las principales áreas en las que los países iberoamericanos deben concentrar sus esfuerzos para avanzar hacia sistemas de movilidad más seguros, sostenibles e inclusivos:

- Tasas de mortalidad y evolución de la siniestralidad.
- Atención integral a víctimas y existencia de sistemas de apoyo.
- Seguro obligatorio y mecanismos de compensación.
- Fiscalías especializadas y tipificación de delitos contra la seguridad vial.
- Formación de conductores.
- Velocidades seguras.
- Seguridad vial laboral.
- Seguridad de vehículos nuevos y en circulación.
- Infraestructuras seguras.
- Fiscalización efectiva.
- Calidad de datos y capacidad institucional.

Dentro de este marco estratégico, se desarrollarán y perfeccionarán las metodologías necesarias para la aplicación del Índice Iberoamericano de Movilidad Segura, tomando como base las once dimensiones reconocidas por las autoridades nacionales de tránsito y seguridad vial.

OISEVI promoverá la aplicación progresiva del índice en los países de la región y elaborará, con motivo de cada Cumbre Iberoamericana, un informe de progreso que permita evaluar la evolución de cada dimensión, identificar buenas prácticas, detectar áreas de mejora y reforzar la rendición de cuentas regional en materia de movilidad segura.

## 4.5. Armonización progresiva de licencias de conducir

La armonización progresiva de las licencias de conducir constituye uno de los proyectos más concretos y visibles del espacio iberoamericano de seguridad vial. En una región con movilidad creciente de personas, trabajadores, mercancías, operadores de transporte y servicios transfronterizos, la licencia de conducir no puede entenderse únicamente como un documento administrativo nacional. Debe concebirse como una pieza de seguridad vial, confianza documental, interoperabilidad institucional e integración regional.

El proyecto de armonización debe partir de un alcance realista. En una primera fase, la convergencia puede centrarse en dos dimensiones estratégicas: la nomenclatura de licencias y el formato documental. La primera busca que las denominaciones de las categorías que habilitan para conducir distintos tipos de vehículos sean homologables entre países. La segunda persigue que el documento físico o digital que acredita la obtención de la licencia sea equiparable, verificable y reconocible en el conjunto de la región.

Este enfoque permite avanzar sin exigir una reforma simultánea e integral de todos los sistemas nacionales de obtención y gestión de la licencia de conducir. La armonización de nomenclaturas facilitaría la lectura comparada de licencias, reduciría incertidumbres sobre qué vehículos puede conducir una persona en cada país y mejoraría la capacidad de fiscalización. La homologación de formatos contribuiría a reducir la falsificación documental, mejorar la fiscalización en fronteras y facilitar la verificación por parte de autoridades nacionales, locales y transfronterizas; pero, sobre todo, reforzaría ante nuestros conciudadanos la imagen de un proyecto común para reducir la enorme carga social de la siniestralidad vial.

La armonización de licencias puede aportar beneficios en varios niveles. En seguridad vial, mejora la capacidad de identificar categorías y controlar habilitaciones. En materia documental, dificulta la falsificación y facilita la trazabilidad. En materia económica, reduce fricciones para transporte, logística y movilidad laboral. En materia institucional, fortalece la cooperación entre autoridades de tráfico, cuerpos de control, administraciones nacionales y organismos regionales.

Para avanzar con viabilidad política, el proceso debe desarrollarse por etapas:

1. Diagnóstico comparado de categorías, formatos y autoridades responsables.
2. Propuesta regional de nomenclatura homologable.
3. Recomendaciones sobre formato documental físico y digital.
4. Identificación de elementos mínimos de seguridad documental.
5. Validación técnica por los países.
6. Definición de una hoja de ruta para futuras fases de convergencia.
7. Seguimiento regional de avances a través de OISEVI y del Programa Iberoamericano de Seguridad Vial.

Este proyecto puede funcionar como una prueba de madurez del espacio iberoamericano de seguridad vial: una iniciativa acotada, útil y factible que convierte la cooperación regional en una herramienta concreta al servicio de la seguridad, la confianza y la integración.

### *Hacia la armonización progresiva de licencias de conducción*

Los responsables nacionales de tránsito y seguridad vial firmaron en 2009 la Carta Iberoamericana de Licencias de Conducir, en la que se recogía la convergencia hacia categorías comunes de licencias. Se han producido avances en la aplicación de la Carta, pero persisten diferencias importantes entre las licencias que en cada país permiten conducir cada tipo de vehículo. Avanzar hacia un marco común de licencias promovería los acuerdos bilaterales de convalidación, facilitaría la circulación de personas y mercancías y serviría de guía en los países donde existen múltiples autoridades expedidoras de licencias.

El Programa Iberoamericana ha desarrollado ya una primera propuesta de referencia para la armonización de licencias. En los próximos años, se desarrollarán los trabajos técnicos necesarios para apoyar a los países en su implementación y seguimiento.

## 4.6. Modelo iberoamericano de armonización normativa de factores de riesgo

La convergencia normativa sobre los principales factores de riesgo constituye una condición fundamental para consolidar un espacio iberoamericano de seguridad vial. La región comparte problemas estructurales asociados a velocidad insegura, consumo de alcohol, uso insuficiente o incorrecto del casco, no uso del cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil, y distracciones vinculadas al teléfono móvil y otras tecnologías.

El modelo iberoamericano de armonización normativa debe centrarse inicialmente en seis factores prioritarios:

- Alcohol.
- Casco.
- Cinturón de seguridad.
- Teléfono móvil y otras tecnologías.
- Sistemas de retención infantil.
- Velocidad.

El propósito es ofrecer un modelo de normas legales y técnicas que facilite su incorporación progresiva en la región. La armonización debe aportar referencias comunes para decisores, legisladores, operadores de seguridad vial, técnicos, asociaciones, sociedad civil y autoridades responsables de la fiscalización.

La norma es necesaria, pero no suficiente. Aprobar marcos legales alineados con buenas prácticas internacionales no reduce por sí solo la siniestralidad. La eficacia normativa depende de un ciclo completo: regulación, desarrollo reglamentario, normas técnicas, protocolos, fiscalización, sanción, ejecución de las sanciones, comunicación, evaluación y reinversión. Una norma técnicamente correcta, pero sin control suficiente produce efectos

limitados. Una fiscalización intensa sin marco legal claro puede generar arbitrariedad o pérdida de legitimidad. Una sanción prevista pero no aplicada debilita la credibilidad del sistema.

Por ello, la armonización normativa debe ir acompañada de aplicación inteligente, procedimiento sancionador eficiente, garantías institucionales, formación de agentes, protocolos únicos de actuación, fiscalización basada en datos y comunicación pública orientada a aumentar la percepción de riesgo.

La arquitectura normativa debe contemplar distintos niveles:

- Leyes nacionales, provinciales o locales, según la estructura institucional de cada país.
- Códigos penales y normas administrativas cuando correspondan.
- Reglamentos de desarrollo.
- Normas técnicas obligatorias.
- Protocolos operativos y administrativos.
- Sistemas sancionadores claros, proporcionales y efectivos.
- Mecanismos de control con garantías para la ciudadanía.
- Indicadores de cumplimiento y evaluación.

La metodología regional de armonización normativa debe incluir:

1. Base técnica internacional a partir de recomendaciones de OMS, OPS y buenas prácticas legales.
2. Recopilación y análisis de legislación y normas técnicas de los países.
3. Elaboración de una propuesta modelo para los seis factores de riesgo.
4. Definición de indicadores de cumplimiento legal y técnico.
5. Validación de la propuesta por los países.
6. Autoevaluación nacional contrastando la normativa vigente con los indicadores acordados.
7. Informe regional de brechas, avances y prioridades.
8. Seguimiento por OISEVI como plataforma técnica regional.

La armonización normativa debe conectarse con el Índice Iberoamericano de Movilidad Segura. Los indicadores normativos pueden alimentar la medición regional y permitir una lectura comparada sobre la existencia, calidad y aplicación de marcos legales. A su vez, el Índice puede visibilizar avances y reforzar la presión positiva para actualizar normas, mejorar fiscalización y consolidar estándares comunes de protección.

Este instrumento ofrece una oportunidad política de alto valor. Muchas medidas normativas tienen costes relativamente bajos y efectos potencialmente elevados si se aplican de forma inteligente. La región puede avanzar hacia marcos legales y técnicos que aumenten la percepción de riesgo, reduzcan la impunidad, faciliten el trabajo de los operadores y protejan la vida de las personas.

### *Convergencia normativa y estándares comunes de protección*

Avanzar hacia un espacio común de seguridad vial reforzará nuestros vínculos económicos y culturales, mejorará la comunicación pública al utilizar mensajes similares en toda la región y facilitará la circulación y el cumplimiento de las normas cuando nuestros conciudadanos viajen a otros países.

El Programa Iberoamericana ha desarrollado ya una primera propuesta de referencia para la armonización normativa de los principales factores de riesgo. En los próximos años, se desarrollarán los trabajos técnicos necesarios para apoyar a los países en su implementación y seguimiento.

## 4.7. Banco iberoamericano de buenas prácticas

El Marco debe crear un repositorio de experiencias documentadas. Este banco debe superar la lógica de simple compilación de casos y organizar evidencia útil: problema, contexto, intervención, costes aproximados, actores responsables, resultados, condiciones de replicabilidad y riesgos de implementación.

El banco debe incorporar buenas prácticas sobre licencias de conducir, armonización normativa, fiscalización, atención a víctimas, seguridad de motoristas, velocidad, infraestructura segura, seguridad vial laboral, comunicación pública y gestión de datos. Su valor residirá en facilitar que los países no solo conozcan experiencias, sino que puedan adaptarlas a sus capacidades institucionales y normativas.

El banco será alojado en la página web del Programa Iberoamericano de Seguridad Vial/OISEVI ([oisevi.org](http://oisevi.org)).

## 4.8. Redes regionales y grupos técnicos

El ecosistema regional debe funcionar mediante grupos técnicos temáticos. Una primera propuesta de grupos incluye los siguientes ámbitos:

- Datos y OISEVI.
- Motoristas.
- Licencias de conducir.
- Armonización normativa de factores de riesgo.
- Fiscalización.
- IIMS e indicadores.

Cada grupo debe tener mandato, plan de trabajo, productos esperados y calendario de resultados. Los grupos sobre licencias, IIMS y armonización normativa deberían considerarse prioritarios por su capacidad para traducir el Marco en instrumentos regionales concretos.

## 4.9. Programa regional de formación

La sostenibilidad del Marco depende de capacidades humanas. El Programa debe impulsar formación para autoridades, técnicos, equipos de datos, policías de tráfico, planificadores urbanos, responsables de comunicación, gestores de salud y equipos locales.

La formación debe combinar cursos virtuales, talleres presenciales, comunidades de práctica, asistencia técnica entre pares y módulos especializados.

Los nuevos instrumentos regionales exigen capacidades específicas. La armonización de licencias requiere formación en categorías, equivalencias, verificación documental y control. El IIMS exige capacidades en indicadores, calidad de datos, interpretación de resultados y uso estratégico de la información. La armonización normativa requiere formación jurídica, técnica y operativa para pasar de la norma al cumplimiento efectivo.

## 5. Gobernanza e implementación

### 5.1. Gobernanza del Marco

El Marco Estratégico debe apoyarse en una gobernanza clara, ligera y orientada a resultados. El Programa Iberoamericano de Seguridad Vial/OISEVI debe actuar como principal instrumento de implementación regional, en coordinación con las autoridades nacionales responsables.

La gobernanza debe respetar las competencias nacionales y facilitar la cooperación entre países. Debe organizar prioridades, evitar duplicidades, movilizar conocimiento, promover asistencia técnica, impulsar proyectos regionales y sostener el seguimiento del horizonte 2030.

### 5.2. Rol del Programa Iberoamericano de Seguridad Vial

El Programa debe cumplir cinco funciones principales:

1. **Función estratégica:** orientar la implementación del Marco y definir prioridades anuales.
2. **Función técnica:** promover herramientas comunes, metodologías, grupos de trabajo y asistencia especializada.
3. **Función institucional:** fortalecer capacidades nacionales y favorecer la coordinación intersectorial.
4. **Función de seguimiento:** impulsar informes periódicos, indicadores y evaluación de avances.
5. **Función de alianzas:** articular cooperación con organismos internacionales, bancos multilaterales, sociedad civil, academia y sector privado.

### 5.3. Rol de OISEVI

El Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI), integrado en el Programa Iberoamericano, debe actuar como soporte técnico de conocimiento, datos y seguimiento. Su fortalecimiento debe ser una prioridad operativa del Marco. Sin una plataforma sólida de información, la región no podrá evaluar avances ni orientar decisiones basadas en evidencia.

### 5.4. Cooperación flexible y asistencia técnica entre pares

La cooperación flexible debe combinar instrumentos regionales con apoyo directo a países. La asistencia técnica entre pares puede permitir que países con experiencia en determinados ámbitos acompañen a otros que enfrentan desafíos similares.

Este mecanismo puede aplicarse a datos, licencias de conducir, fiscalización, motoristas, planes nacionales, sistemas de indicadores, atención post-siniestro y políticas locales.

## 5.5. Seguimiento, informes y rendición de cuentas

El Marco debe establecer un ciclo de seguimiento anual o bienal. Este ciclo debería incluir:

- Recolección y validación de datos.
- Informe regional de avances.
- Evaluación de líneas de trabajo.
- Identificación de buenas prácticas.
- Recomendaciones técnicas.
- Presentación política ante instancias iberoamericanas.
- Actualización del plan de trabajo.

Los informes deben servir para aprender y ajustar políticas, no solo para informar sobre actividades.

Los tres productos centrales de seguimiento son:

- Informe Iberoamericano de Seguridad Vial, publicado anualmente.
- Web con plataforma de datos y banco de buenas prácticas.
- Informe bienal de progreso, con motivo de cada Cumbre Iberoamericana

## 5.6. Alianzas estratégicas

La seguridad vial requiere alianzas sólidas y sostenidas en el tiempo. El Marco debe consolidar la cooperación con organismos internacionales, bancos multilaterales de desarrollo, entidades académicas, fundaciones, redes de ciudades, asociaciones de víctimas y organizaciones de la sociedad civil.

En particular, se promoverá una colaboración estrecha con la Organización Panamericana de la Salud (OPS), reconociendo su papel de liderazgo técnico en el ámbito de la seguridad vial y la salud pública. En este contexto, el Programa Iberoamericano de Seguridad Vial/OISEVI aspirará a consolidarse como la red regional de referencia para los países iberoamericanos dentro de la Red Global de Responsables de Agencias Nacionales de Seguridad Vial impulsada en el marco del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

Estas alianzas podrán aportar financiación, conocimiento técnico, evaluación, formación, innovación, visibilidad internacional y capacidad de implementación territorial, fortaleciendo el papel de Iberoamérica como espacio de cooperación y aprendizaje compartido en materia de movilidad segura.

## 6. Horizonte 2030 y proyección regional

### 6.1. Un horizonte común

El año 2030 ofrece una referencia compartida para alinear la acción iberoamericana con compromisos internacionales y con la necesidad regional de reducir fallecimientos y lesiones graves. El horizonte 2030 debe funcionar como marco temporal para organizar prioridades, medir avances y sostener liderazgo político.

La región debe evitar que el Marco se convierta en una declaración general. Para ello, necesita una secuencia de implementación realista, con etapas, productos, responsabilidades y mecanismos de seguimiento. El Marco se traducirá en Planes Operativos Anuales, con la puesta en marcha, desarrollo y evaluación de las líneas de actuación.

### 6.2. Proyección internacional

El espacio iberoamericano de seguridad vial puede proyectarse como una plataforma regional con voz propia en los principales foros internacionales especializados. Su experiencia puede aportar enfoques innovadores sobre cooperación flexible, protección de usuarios vulnerables, seguridad de motoristas, fortalecimiento institucional, datos comparables y articulación entre salud pública y movilidad segura.

La región debe aspirar a desempeñar un papel activo dentro de la gobernanza global de la seguridad vial, participando en las iniciativas promovidas por las Naciones Unidas, la Organización Mundial de la Salud (OMS), la Organización Panamericana de la Salud (OPS) y otros organismos internacionales relevantes.

En particular, el Programa Iberoamericano de Seguridad Vial/OISEVI promoverá su integración operativa en la Red Global de Responsables de Agencias Nacionales de Seguridad Vial constituida por la OMS, actuando como mecanismo de coordinación regional para los países iberoamericanos y facilitando el intercambio de experiencias, conocimientos y buenas prácticas entre la región y el resto del mundo.

De este modo, Iberoamérica podrá consolidarse no solo como receptora de recomendaciones internacionales, sino también como generadora de conocimiento, innovación y soluciones adaptadas a contextos diversos, contribuyendo activamente a los objetivos globales de reducción de la siniestralidad vial.