



# Recuperando la esperanza. Nueva Narrativa e Índice Iberoamericano de Movilidad Segura (IIMS)

Con la coordinación de:

**Fundación mapfre**

Con el liderazgo de:

 **FICVI**  
Asociación Iberoamericana de  
Víctimas Contra la Violencia Vial

Con la colaboración de:

 **OISEVI**



# Recuperando la esperanza. Nueva Narrativa e Índice Iberoamericano de Movilidad Segura (IIMS)

Con la coordinación de:

**Fundación mapfre**

Con el liderazgo de:



Con la colaboración de:



**Autores y autoras:**

- Alma A. Chávez, Federación Iberoamericana de Víctimas contra la Violencia Vial (FICVI)
- Jeanne Picard, Federación Iberoamericana de Víctimas contra la Violencia Vial (FICVI) / STOP Accidentes
- Olalla M. Ávila Fernández, Federación Iberoamericana de Víctimas contra la Violencia Vial (FICVI)
- Antonio Pinilla Flores, Aleatica
- Vicente Sánchez González, Asociación de Prevención de Accidentes de Tráfico - P(A)T
- Yolanda Domenech Moral, Asociación de Prevención de Accidentes de Tráfico - P(A)T
- Mar Cogollos, Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (AESLEME)
- Anna Ferrer, Alianza Iberoamericana de Movilidad Segura (REDUX)
- Gaby Lencina, Alianza Iberoamericana de Movilidad Segura (REDUX)
- Isaac Deneb Castañeda Alcántara, Alianza Nacional por la Seguridad Vial (ANASEVI)
- Rodrigo Rosas Osuna, Alianza Nacional por la Seguridad Vial (ANASEVI)
- Hugo Barrera Muciño, Alianza Nacional por la Seguridad Vial (ANASEVI)
- Javier López Delgado, Asociación de Auditores de Seguridad Vial (ASEVI)
- Miguel Ángel Serrano Santos, Asociación de Auditores de Seguridad Vial (ASEVI)
- Óscar Leonel Marengo Ruiz, Asociación de Auditores de Seguridad Vial (ASEVI)
- Roy Rojas Vargas, Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), Costa Rica
- Antonio Avenoso, Consejo Europeo de Seguridad en el Transportes (ETSC)
- Luis Carlos Rodríguez León, Fiscal de Seguridad Vial de Andalucía
- Bosco Martí Ascencio, Fundación Aleatica para la Seguridad Vial
- Fernanda Espinosa Arcega, Fundación Aleatica para la Seguridad Vial
- Jacobo Díaz Pineda, Fundación de la Asociación Española de la Carretera (AEC)
- Maribel Muñoz, Fundación del Club Europeo de Automovilistas (Fundación CEA)
- Enrique Lorca, Fundación Confederación Nacional de Autoescuelas de España (FCNAE) / Asociación Iberoamericana de Centros de Educación y Formación Vial (AICEFOV) / Alianza por la Seguridad Vial (ASV)
- Roberto Ramos García, Fundación de la Confederación Nacional de Autoescuelas de España (CNAE) / Asociación Iberoamericana de Centros de Educación y Formación Vial (AICEFOV)
- Javier Romaní, Fundación Española para la Seguridad Vial (FESVIAL)
- Jesús Monclús, Fundación Mapfre
- Ignacio Fernández, Fundación RACE
- Diego de Azúa, Fundación RACE
- Silvia Ubago, Fundación RACE
- Eduard Fernández, International Motor Vehicle Inspection Committee (CITA)
- Edgar Zamora, International Road Assessment Programme (iRAP)
- Ignacio Lijarcio, Instituto Universitario de Investigación Transito y Seguridad Vial (INTRAS) / Fundación Española para la Seguridad Vial (FESVIAL)
- Francisco Alonso, Instituto Universitario de Investigación Transito y Seguridad Vial (INTRAS)
- Luis Montoro, Instituto Universitario de Investigación Transito y Seguridad Vial (INTRAS) / Fundación Española para la Seguridad Vial (FESVIAL)
- Alejandro Furas, Latin NCAP
- Ricardo Pérez, Organización Panamericana de la Salud (OPS)
- Jaime Allen Monge, Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales de la Universidad de Costa Rica
- Raquel Barrios, Youth for the Road Safety (YOURS)

**Coordinación:**

Jesús Monclús, Fundación Mapfre

- © de los textos: sus autores
- © de esta edición:  
Fundación Mapfre, 2026.  
Po de Recoletos, 23, 28004 Madrid.  
[www.fundacionmapfre.org](http://www.fundacionmapfre.org)

Diseño y maquetación: Cyan, Proyectos Editoriales, S.A.

ISBN: 978-84-9844-939-6

Depósito legal: M-15758-2026

Fundación Mapfre no se hace responsable del contenido de esta obra, ni el hecho de publicarla implica conformidad o identificación con las opiniones vertidas en ella. La información contenida en el presente documento puede utilizarse haciendo referencia al mismo del siguiente modo: "Recuperando la esperanza: nueva narrativa e Índice Iberoamericano de Movilidad Segura (IIMS). © Fundación Mapfre".

# CONTENIDO

Recuperando la esperanza: una nueva narrativa para una movilidad segura y sostenible .....	7
Quiénes somos.....	17
El Índice Iberoamericano de Movilidad Segura (IIMS).....	19
Un índice con enorme potencial .....	21
Construcción del Índice Iberoamericano de Movilidad Segura (IIMS).....	27
Selección de países .....	31
Resumen de las puntuaciones del IIMS .....	33
Conclusiones y prioridades.....	35
Anexo. Explicación de cada indicador.....	39





# RECUPERANDO LA ESPERANZA: UNA NUEVA NARRATIVA PARA UNA MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE

## 1. Una catástrofe humana diaria olvidada

La movilidad es uno de los derechos humanos fundamentales que forma parte del “derecho a la vida, la integridad física y la libre circulación de las personas”<sup>1</sup>. Un derecho que va ligado estrechamente a nuestros desplazamientos diarios en el tránsito, cuando vamos camino del trabajo, de la escuela o del ocio, etc. Todos somos peatones, muchos son conductores, ciclistas, usuarios de patinetes eléctricos y motoristas y/o usuarios del transporte público, por lo que nos movemos en un entorno de riesgo, tanto en ciudad como en carretera, y nuestra movilidad representa un factor de riesgo evidente. Sin embargo, la necesidad de seguir fortaleciendo las políticas públicas en movilidad segura es clave para abordar uno de los más graves problemas de salud pública y económicos en los países de la región iberoamericana: los siniestros de tránsito. Estos siniestros de tránsito son hechos inesperados por las víctimas y sus familias, eventos prevenibles que generan graves consecuencias humanas y sociales.

Las víctimas continúan manifestando su preocupación por la protección efectiva de sus derechos y señalan oportunidades de mejora en los sistemas de justicia, fiscalización y apoyo sanitario y social. Aunque se estén produciendo avances medibles en algunos países, es fundamental reforzar la centralidad de las víctimas en la agenda pública. De no revertirse esta situación, muchos

---

1 <https://www.un.org/es/about-us/universal-declaration-of-human-rights> [consulta: 21 de mayo de 2026].

otros ciudadanos en nuestros países se verán expuestos a la misma realidad y se sumarán a esta condición de desprotección.

Se estiman en 144.659 las personas fallecidas por siniestros de tránsito en la Región de las Américas en el año 2023, lo que representa aproximadamente el 12 % del total mundial<sup>2</sup>. Esta cifra está por encima de las 143.065 estimadas en 2018.

Según datos del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI), los fallecidos por siniestros de tránsito en los países que conforman el observatorio han aumentado de los 46.488 hombres, mujeres, niños y niñas en 2019 a los 49.768 en 2023<sup>3</sup>, un aumento del 7 %.

Estos datos evidencian que, de mantenerse el ritmo actual, esta década podría concluir con más siniestralidad vial que al inicio del periodo, alejándonos de sus objetivos. Por tanto, persisten desafíos en el cumplimiento de los objetivos de reducción de la siniestralidad, y es importante no resignarse ante esta problemática, que puede ser prevenida. Los siniestros de tránsito constituyen un grave problema de salud pública, con impactos profundos en las familias, en las comunidades, así como en los sistemas económicos y sociales de los países. Además, persisten brechas en información, marcos normativos y aplicación que pueden seguir fortaleciéndose.

Como sociedad iberoamericana a la que representamos no nos resignamos. Es urgente reforzar las políticas públicas de movilidad segura, priorizar la protección de la vida y avanzar decididamente hacia sistemas de movilidad que reduzcan los riesgos y eviten pérdidas humanas porque la pérdida de vidas en el tránsito es evitable. Se puede prevenir.

Se debe actuar con decisión y corresponsabilidad.

## 2. Reescribiendo un futuro más seguro con un renovado liderazgo compartido y acción coordinada para recuperar la esperanza

En los últimos años, la sociedad civil, las instituciones públicas, el sector privado y los organismos internacionales han avanzado en la construcción de una agenda común para mejorar la movilidad segura en Iberoamérica.

La creación hace 15 años de la Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Violencia Vial (FICVI), con presencia en 13 países, ha derribado los muros del silencio y de la indiferencia y ha contribuido a visibilizar el problema y a fortalecer el enfoque de los derechos de las víctimas de siniestros de tránsito y de la prevención.

---

<sup>2</sup> <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/global-status-report-on-road-safety-2023> [consulta: 21 de mayo de 2026]. Incluye Estados Unidos y Canadá.

<sup>3</sup> <https://oisevi.org/sites/default/files/pdf/informeoisevi2024cm.pdf> [consulta: 21 de mayo de 2026].

De manera complementaria, se han consolidado herramientas regionales clave como el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) y el Programa Regional de Seguridad en el seno de la Secretaría General Iberoamericana (SEGIB), que aportan evidencia, cooperación técnica y espacios de diálogo, en coordinación con el trabajo de la OPS.

Hemos unido fuerzas y, entre todos los actores implicados, se han dado pasos firmes. Entre ellos, la creación de una red de unidades de atención integral a víctimas de tránsito (UAIVT) en Argentina en 2020 gracias al apoyo de FICVI<sup>4</sup>. Se ha conseguido instalar la movilidad segura y los derechos de las víctimas en el debate público, así como la aprobación de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en México en 2022, impulsada por la sociedad civil a través de la Coalición por la Movilidad Segura.

No obstante, persisten importantes desafíos: aún hay países que no se han integrado plenamente a esta agenda y otros que pueden beneficiarse de acelerar la implementación efectiva de las políticas adoptadas.

Hoy nos toca intensificar la cooperación con los gobiernos de la región y sus gobernantes, ya que tenemos el inexcusable compromiso de trabajar juntos. Debemos priorizar en Iberoamérica la movilidad segura de los ciudadanos ejerciendo un liderazgo compartido, con diálogo y consenso,



4 [https://contralavienciavial.org/uploads/DOCUMENTOS/Informe\\_Gestio%CC%81n\\_-\\_149\\_opc2.pdf](https://contralavienciavial.org/uploads/DOCUMENTOS/Informe_Gestio%CC%81n_-_149_opc2.pdf) [consulta: 21 de mayo de 2026].

para defender los valores éticos de la solidaridad y la convivencia poniendo en el centro de la toma de decisiones el respeto a la vida de los demás. Es un deber y una obligación moral que nos hará a todos partícipes, y aliados, en este gigantesco reto para construir un futuro seguro y próspero en el tránsito, en el que nuestros hijos y nuestras hijas, nuestros padres y nuestras madres, nuestros amigos y nuestras amigas, nosotras y nosotros, todos y todas, podamos vivir en esa paz vial que no podemos dejar de alcanzar y que nos permita desplazarnos sin temor a perder la vida o quedar malherido de por vida en una carretera, en una calle, en una vía.

Existen enormes oportunidades para el progreso vial de nuestros pueblos, llevando a cabo una adopción integral del Sistema Seguro. Dicha adopción debe ir más allá de los tradicionales cinco pilares de trabajo, y deben reforzarse los parámetros en los que ya se está avanzando, pero en algunos casos no con la celeridad requerida. Entre las prioridades con alto retorno social, algunas de las más importantes son:

1. Fortalecer la generación de datos e investigaciones con fundamento técnico, homologados y transparentes, oportunos y de calidad que permitan diseñar conjuntamente políticas públicas efectivas y basadas en evidencia.
2. Impulsar la mejora de las leyes penales y la creación de más fiscalías especializadas en movilidad segura que proporcionen una justicia reparadora, también a partir de un seguro de responsabilidad accesible.
3. Actualizar y armonizar los reglamentos de tránsito locales con las leyes y planes nacionales.
4. Reforzar la aplicación efectiva de la ley mediante controles y fiscalización visibles, ágiles, proporcionales y con transparencia operativa.
5. Invertir en un transporte público digno, seguro, sostenible e incluyente.
6. Invertir también en una infraestructura protectora y perdonadora del error humano, incluidos los entornos escolares seguros y el uso generalizado de medidas de bajo coste y mantenimiento preventivo.
7. Apostar por una salud pública con atención integral a las víctimas: rehabilitación, coordinación y reintegración social y laboral.
8. Generar conciencia a través de la educación vial, la movilidad segura y sostenible, así como en valores viales (comenzando desde la infancia y a lo largo de toda la vida), además de formación vial para conductores de todos los tipos de vehículos motorizados, incluidos motociclistas.
9. Mejorar los sistemas de licencias de conducir, adoptando las mejores prácticas y experiencias internacionales como el modelo de licencia por puntos.
10. Gestionar mejor la velocidad, usando también medidas de calmado del tráfico.
11. Erradicar el alcohol y las drogas en la conducción, así como las distracciones y la fatiga.

12. Alcanzar el uso universal del cinturón de seguridad por todos los ocupantes del vehículo, de los cascos certificados para motociclistas, ciclistas y usuarios de patinetes eléctricos, así como de los sistemas de seguridad infantil.
13. Proteger mejor a los usuarios vulnerables, empezando por los niños y las niñas y, por supuesto, incluidos los motociclistas, de modo particular, a aquellas personas que utilizan este vehículo para actividades laborales.
14. Incorporar la movilidad segura en todas las empresas y organizaciones, tanto privadas como públicas, incrementando su responsabilidad social y prestando especial atención a la gestión de riesgos, la fatiga, la formación, los estándares y las auditorías y la seguridad de las flotas de vehículos.
15. Reforzar los procesos participativos de la sociedad civil, con énfasis en involucrar a la juventud.
16. Popularizar las nuevas tecnologías vehiculares, promoviendo los estándares mínimos de dispositivos de seguridad vehicular por igual en todos los países, supervisando el cumplimiento de estos estándares por parte de la autoridad, incluidas sus flotas públicas, y a lo largo de toda la vida útil de los vehículos.

Asimismo, conviene recordar aquí que el Decenio del Transporte Sostenible 2026-2035 ofrece también una oportunidad estratégica para integrar la movilidad segura con los objetivos de sostenibilidad, equidad y calidad de vida, promoviendo ciudades más seguras, saludables y resilientes. La “s” de sostenibilidad no puede “devorar” a la “S” en mayúscula de la seguridad: un transporte no puede ser sostenible a costa de la vida de las personas; un transporte que no es seguro tampoco es sostenible.

### 3. El giro estratégico: invertir en movilidad segura va en beneficio de la vida

Debemos dar una nueva visión y un renovado empuje a la movilidad segura. Debe hacerse explícito lo que la evidencia y la experiencia muestran: invertir en movilidad segura salva vidas, produce beneficios acumulativos en salud, economía y productividad. En otras palabras: la movilidad segura no es solo una obligación ética, es una política pública de bienestar social.

Cuando un país reduce la siniestralidad vial, libera recursos del sistema sanitario, reduce costes recurrentes del sector público, mejora la continuidad operativa de empresas y servicios, y fortalece la competitividad. La movilidad segura es un habilitador de desarrollo.

Para favorecer la implementación efectiva de los factores mencionados por parte de los responsables políticos y técnicos, se ha creado un Índice Iberoamericano de Movilidad Segura (IIMS), inspirado en el Índice de Desarrollo Humano (IDH). Este instrumento generará una nueva dinámica positiva y esperanzadora de mejora entre países, que debería incluir, en un futuro cercano, metas alcanzables y verificables, con recomendaciones claras a nivel regional y focalizadas por país.



El IIMS, que se plantea como un instrumento de trabajo para su desarrollo futuro, permitirá identificar ámbitos en los que todavía queda mucho camino por recorrer. Con su implementación encontraremos las mayores oportunidades de reducción de víctimas y siniestros. Porque, como nos indica el Sistema Seguro, adoptado por todas y todos nosotros, la única meta éticamente aceptable en nuestras calles y carreteras es que nadie pierda la vida ni sufra graves lesiones o secuelas en el tránsito.

El IIMS nace con una idea muy concreta: ayudar a los países a invertir mejor en movilidad segura y a demostrar resultados. En su primera versión en este documento, el IIMS considera aspectos como las tasas de mortalidad, la asistencia a víctimas, la velocidad, la formación de conductores, la movilidad segura laboral, las infraestructuras y los vehículos seguros y las normas y delitos de circulación.

Esta propuesta no compite con otras prioridades nacionales, sino que las refuerza. Un país que protege la vida en sus vías elimina riesgos y fortalece su credibilidad institucional, su cohesión social y el vínculo de confianza entre ciudadanía y Estado.

## 4. Mensaje final

En este contexto, resulta imprescindible reforzar un liderazgo compartido entre gobiernos, sector privado, sociedad civil y organismos internacionales, sustentado en el diálogo, el consenso y la corresponsabilidad. La movilidad segura no es solo un desafío técnico, sino un compromiso multisectorial con la vida, la convivencia y el bienestar colectivo.

Invertir en seguridad del tránsito es urgente. Es, por encima de todo lo demás, proteger la vida en el tránsito de los ciudadanos y las ciudadanas. Además, actuar por una movilidad segura y sostenible se traduce en innumerables beneficios para la salud, la economía y el bienestar social: entre otros se actúa para transformar las ciudades, calmar el tránsito y humanizar los entornos escolares, favoreciendo una movilidad activa con un transporte público y privado adecuado para el desarrollo urbano, empresarial y de los ciudadanos.

No lo olvidemos, todas las personas podemos ser víctimas de un siniestro de tránsito, por eso nos corresponde a todas las personas ser parte de la solución. La corresponsabilidad es fundamental para avanzar.

Es hora de ACTUAR.

Debemos poner a las víctimas en el centro de las políticas públicas de los países de la región y transformar las palabras en actos. Debemos conseguir que la movilidad segura constituya la primera prioridad de las políticas de movilidad. Lograrlo depende de la voluntad política y de la adopción regional de buenas prácticas, así como del aprendizaje y del intercambio de soluciones basadas en evidencia, sustentadas en el enfoque de Sistema Seguro.

En ese marco común de actuación, definido por los actuales planes globales de seguridad vial para esta década, los países de Iberoamérica, sus gobiernos, sus gobernantes, sus organizaciones de la sociedad civil y sus ciudadanos y ciudadanas estamos llamados a asumir la parte que nos corresponde frente a los principales factores de riesgo que siguen costando vidas.

La Cumbre Iberoamericana puede marcar un punto de inflexión si traduce la voluntad política en compromisos concretos que cada país pueda adaptar como:

- El compromiso de dignidad: fortalecer la atención integral a las víctimas, la justicia vial y la protección de usuarios vulnerables.
- El compromiso de equidad y accesibilidad territorial: para reducir diferencias de riesgos dentro de nuestros países.
- El compromiso de inversión inteligente: priorizar un paquete de medidas de alto retorno (movilidad segura laboral, entornos escolares seguros, velocidades seguras, seguridad de las flotas).
- El compromiso de implementación verificable: publicar anualmente evidencias básicas de avance (norma, presupuesto, cobertura y auditoría).

- El compromiso de cooperación: intercambio técnico y aprendizaje entre países, con apoyo de organismos regionales y aliados.

Para que estos compromisos se traduzcan en resultados sostenidos, es imprescindible fortalecer herramientas técnicas comunes que permitan orientar la acción y dar seguimiento al progreso. El Índice Iberoamericano de Movilidad Segura, el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) y el Programa Iberoamericano de Seguridad Vial aportan una base compartida de medición, evidencia y aprendizaje regional, clave para cerrar brechas y acelerar la implementación efectiva.

La movilidad segura es una obligación moral, colectiva de los gobiernos y administraciones, e individual de todas las personas con responsabilidades públicas: es dignidad, es proteger la vida en el tránsito, sostener derechos y reducir desigualdades.

Para todo ello, en la movilidad de Iberoamérica deben primar valores como la responsabilidad, la buena convivencia, la tolerancia, la solidaridad y el respeto a la vida.

En síntesis, la movilidad segura no es un tema sectorial, sino una política de desarrollo presente y futuro. Es la oportunidad de convertir una tragedia evitable en una agenda de dignidad, salud y prosperidad compartida.

Será fundamental la contribución de la sociedad civil iberoamericana, porque, como bien dice Pere Navarro, actual director de la Dirección General de Tráfico de España:

“La seguridad vial es algo demasiado importante como para dejarla en manos exclusivamente de los gobiernos”<sup>5</sup>.

¡Lo conseguiremos! Estamos juntos en el camino, recuperando la esperanza y la confianza en nuestras instituciones, como dice el poeta Antonio Machado:

“Caminante, no hay camino, se hace camino al andar”.

*Nota:* queremos recordar que, más allá del drama humano, los siniestros de tránsito son uno de los mayores problemas de salud pública, que repercuten en la economía de los países, las familias y las personas. En 2023, solo en los países miembros del OISEVI, representaron una pérdida económica de 189.609 millones de dólares anuales. Esta cifra equivale al 3 % del PIB total de los países de OISEVI, según los datos del Banco Mundial<sup>6</sup>, y sería suficiente, por ejemplo, para pagar la educación universitaria anual de alrededor de 20 millones de iberoamericanos e iberoamericanas<sup>7</sup>.

5 <https://www.publico.es/politica/video-pere-navarro-seguridad-vial-tema-demasiado-importante.html> [consulta: 21 de mayo de 2026].

6 Principales fuentes de datos. Informes OISEVI: <https://oisevi.org/datos-y-conocimiento> [consulta: 21 de mayo de 2026]. Datos PIB obtenidos de <https://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.MKTP.CD> [consulta: 21 de mayo de 2026] y datos de población obtenidos de <https://datos.bancomundial.org/indicador/SP.POPTOTL> [consulta: 21 de mayo de 2026]. Dato del 3 %: <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/557131447871332800-0190022015/render/TransportLatinAmericaCaribbeanFinalHighRes.pdf> [consulta: 21 de mayo de 2026]. Datos del Banco Mundial sobre coste de la educación en <https://datos.bancomundial.org/indicador/SE.XPD.SECO.PC.ZS> [consulta: 21 de mayo de 2026].

7 Considerando un coste anual indicativo y aproximado de alrededor de 9.000 dólares americanos: <https://www.larepublica.co/globoeconomia/lo-que-cuesta-estudiar-un-pregrado-en-las-mejores-universidades-de-america-latina-3526877> [consulta: 21 de mayo de 2026].

## LA VOZ DE LAS VÍCTIMAS

No aceptamos lo inaceptable.

Los siniestros de tránsito son hechos violentos, diseminados e inesperados que provocan inmensas tragedias familiares cuando muere un ser querido o queda malherido de por vida. Estamos ante una escalofriante catástrofe humana que afecta de manera muy particular a las familias más vulnerables provocando el empobrecimiento social. La magnitud de esta violencia vial es aproximadamente la mitad de la violencia generada por el crimen organizado, o equivale a la mitad de las víctimas anuales causadas por conflictos armados.

Las víctimas y sus familias nos hemos unido con espíritu crítico para enfrentar la lucha contra la violencia vial. Queremos reescribir la movilidad segura con esperanza, ya es hora de actuar y convencer. Nuestros gobiernos y gobernantes deben colocar esta catástrofe humana en el centro prioritario de la agenda política de los países de la región, transformar las palabras en actos y trabajar juntos políticas de movilidad segura, prestando la atención integral a las víctimas de siniestros viales y a sus familias.

Estamos en el camino, queremos recorrerlo juntos, desplazar horizontes porque a todos nos corresponde actuar, las instituciones, los gobiernos y los ciudadanos. Juntos lo conseguiremos, acompañados por la memoria de nuestros seres queridos para recordar, reconocer y reparar.



## **INVERTIR PARA SALVAR VIDAS**

Mejorar la movilidad segura salva vidas principalmente, pero también mejora numerosos ámbitos sociales, sanitarios y económicos.

### ***Salud pública: liberar capacidad, reducir trauma, mejorar calidad de vida***

Mejorar la movilidad segura disminuye una parte importante de la carga asistencial evitable, acelera la recuperación de pacientes, reduce secuelas y mejora la calidad de vida de las familias. Significa más margen y hace más eficiente el gasto en salud.

### ***Economía: menos costes recurrentes, más eficiencia del gasto público***

Los países que tratan la movilidad segura como inversión, por un lado, disminuyen gastos evitables, y por otro, mejoran la eficiencia de su gasto en infraestructuras, transporte y fiscalización al priorizar acciones probadas y medibles.

### ***Productividad: trabajo, logística y competitividad***

El impacto sobre la productividad es inmediato. En sectores intensivos en movilidad —transporte, logística, reparto, servicios técnicos, comercio, seguridad, salud—, la movilidad segura es un factor directo de desempeño. Conecta movilidad segura con trabajo decente, salud laboral y competitividad.

Una movilidad urbana más segura aumenta la eficiencia de los desplazamientos cotidianos y refuerza la participación laboral, especialmente de colectivos que hoy se ven expulsados o limitados por el riesgo (mayores, mujeres, infancia).



# QUIÉNES SOMOS

El grupo de trabajo de esta iniciativa ha estado impulsado desde el inicio por la Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Violencia Vial (FICVI) y ha estado apoyado por las siguientes asociaciones de víctimas iberoamericanas de dicha federación (por orden alfabético):

- Asociación de Afectados Familiares y Víctimas de la Inseguridad Vial (AFAVIV) Paraguay.
- Asociación de ayuda y orientación a afectados por siniestros de tráfico (STOP Accidentes), España.
- Asociación de deportistas CONtra la Vlolencia Vial y el IRrespeto (ACONVIVIR), Costa Rica.
- Asociación de Prevención y Atención de la Seguridad Integral en el Tránsito (APASIT), Guatemala.
- Asesoría Psicoeducación Integral en Entornos Viales (APIE), Colombia.
- Colectivo Gabi Bici Blanca (CICREO AC), México.
- Estrellas Amarillas El Chaco, Argentina.
- Fundación Emilia Silva Figueroa, Chile.
- Fundación Maricely Estrella, República Dominicana.
- Fundación Mónica Liconá, Panamá.
- Fundación RECONOCER, Panamá.
- Fundação Thiago de Moraes Gonzaga. VIDA URGENTE, Brasil.
- Iniciativa por la Movilidad Sostenible y Segura (MANU VIVE A.C.), México.
- Jamás Apoyaré Ir Manejando Ebrio (JAIME), México.
- Movimiento contra el Exceso de velocidad Letal (MEL), Chile.
- No A Conducir Ebrio (NACE), México.

- Red de víctimas de Bella Unión, Uruguay.
- Víctimas de Violencia Vial (VIVIAC A.C.), México.

Y por las siguientes asociaciones de víctimas de España (por orden alfabético):

- Asociación de Prevención de Accidentes de Tráfico (PAT).
- Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (AESLEME).

En el grupo de trabajo también han participado las siguientes entidades de la sociedad civil, fundaciones, asociaciones y universidades (por orden alfabético):

- Alianza Nacional por la Seguridad Vial (ANASEVI), México.
- Alianza por la Seguridad Vial (ASV), España.
- Asociación de Auditores de Seguridad Vial (ASEVI), global.
- Asociación Iberoamericana de Centros de Educación y Formación Vial (AICEFOV), Iberoamérica.
- Comité Internacional de Inspecciones Técnicas de Vehículos (CITA), global.
- Consejo de Seguridad Vial (COSEVI), Costa Rica.
- Consejo Europeo de Seguridad en el Transportes (ETSC).
- Fundación AEC, España.
- Fundación Aleatica para la Seguridad Vial, México.
- Fundación Club Europeo de Automovilistas (Fundación CEA), España.
- Fundación CNAE, España.
- Fundación Española para la Seguridad Vial (FESVIAL), España.
- Fundación RACE, España.
- International Road Assessment Programme (iRAP), global.
- Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS), Universitat de València, España.
- Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales de la Universidad de Costa Rica.
- Latin NCAP, América Latina y el Caribe.
- Organización Iberoamericana de la Seguridad Social (OISS), Iberoamérica.
- REDUX, Iberoamérica.
- YOURS, global.

Al frente de la coordinación global ha estado Fundación Mapfre.

Las entidades anteriores hemos mantenido una coordinación e intercambio de información permanente con:

- Secretaría General Iberoamericana (SEGIB), Iberoamérica.
- Dirección General de Tráfico (DGT), España.
- Senado de España (senador Juan José Matarí), España.
- Programa Iberoamericano de Seguridad Vial, donde se integra el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI).
- Organización Panamericana de la Salud (OPS), América.



# EL ÍNDICE IBEROAMERICANO DE MOVILIDAD SEGURA (IIMS)

El Índice Iberoamericano de Movilidad Segura (IIMS) constituye un instrumento de medición comparativa diseñado para evaluar, de forma sintética y verificable, el grado de desarrollo de los sistemas nacionales de movilidad segura en los países iberoamericanos. Su propósito es doble: por un lado, ofrecer un marco común para orientar políticas públicas e inversión; y por otro, proporcionar una herramienta simple de comunicación y seguimiento del progreso, basada en indicadores claros y comparables.

La medición del desempeño en movilidad segura se ha apoyado tradicionalmente en indicadores de resultado final (p. ej., siniestros, mortalidad, víctimas). Aunque indispensables, estos indicadores pueden presentar limitaciones de comparabilidad y estabilidad entre países por diferencias de metodología, registro, definiciones, capacidad estadística e inestabilidad institucional.

Por ello, el IIMS adopta un enfoque complementario centrado en indicadores de capacidad e implementación, que permiten evaluar el grado de madurez del sistema y las condiciones que habilitan mejoras sostenibles.

El Índice Iberoamericano de Movilidad Segura (IIMS) se crea para:

1. Ayudar a comunicar las necesidades, las prioridades y los avances en materia de movilidad segura.

2. Orientar la inversión hacia los ámbitos en los que esta sea más eficiente (palancas de alto retorno): identificar prioridades con alta relación coste-beneficio y acelerar la adopción de medidas probadas.
3. Facilitar la gobernanza, el seguimiento periódico (sin depender de series históricas más frágiles o variables) y la rendición de cuentas: disponer de indicadores clave de desempeño (KPI, en inglés) claros que permitan un seguimiento periódico y la verificación externa.
4. Motivar mejoras alcanzables e incentivar la mejora continua: promover avances medibles mediante acciones concretas (normas, presupuestos, programas, compras públicas, auditorías y cobertura).
5. Homogeneizar el lenguaje técnico regional: habilitar comparaciones y cooperación entre países sobre bases comunes.

De manera transversal, el IIMS pretende incorporar un enfoque central de “retorno social y económico” y otorga especial relevancia a aspectos como la movilidad segura laboral, la cual es entendida como una palanca de alto impacto por su relación directa con la productividad, la continuidad operativa de las actividades y las organizaciones, la salud laboral y la sostenibilidad de los sistemas de protección social.

Y es que no solo estamos hablando del bien máspreciado, de la vida y la salud de las personas. La inversión en movilidad segura funciona como una política de salud pública, una palanca de productividad y un multiplicador de competitividad. Si el país mejora su sistema de seguridad del tránsito (gestión, infraestructura, vehículos, control y respuesta), reduce costes recurrentes inmensos y libera capacidad para crecer. El “retorno social” de dicha inversión es múltiple:

- *Eficiencia sanitaria*: menos presión sobre urgencias, trauma y rehabilitación; más capacidad para atender otras prioridades.
- *Productividad y empleo*: menos días de baja, menor rotación, continuidad de la actividad económica y mejor retorno al trabajo.
- *Competitividad logística*: transporte de mercancías más fiable y predecible, reducción de interrupciones y costes operativos en flotas.
- *Protección social y estabilidad familiar*: menor carga de cuidados y dependencia; mayor autonomía y reintegración laboral.
- *Confianza institucional*: normas claras, control efectivo y evidencia de implementación mejoran la credibilidad del Estado.
- *Ciudades más habitables*: la movilidad segura favorece caminar, el transporte público y la convivencia urbana (especialmente en zonas escolares).

*“Invertir para salvar vidas”: la movilidad segura no es un gasto, es una inversión de bienestar social que devuelve vida, salud, productividad y desarrollo.*



# UN ÍNDICE CON ENORME POTENCIAL

En términos generales, el IIMS aspira a medir el nivel de desarrollo del sistema nacional de movilidad segura a través de dimensiones clave que reflejan capacidades institucionales y operativas.

Resulta evidente que el indicador de Desarrollo Vial es un concepto muy amplio que, inicialmente, podría aspirar a capturar todas las oportunidades de acción en el ámbito de la movilidad segura (la seguridad del tránsito). Por ejemplo:

1. Tasas mortalidad.
2. Gobernanza y financiación (gestión de la seguridad).
3. Calidad de los datos de siniestralidad y víctimas.
4. Atención integral a víctimas (apoyo legal, psicológico, etc.).
5. Atención sanitaria de emergencias, cuidados críticos, operatorios y de rehabilitación.
6. Educación infantil.
7. Formación de conductores.
8. Movilidad segura laboral.



9. Transporte público.

10. Seguridad de los motociclistas.

11. Velocidad.

12. Vehículos seguros.

13. Infraestructuras seguras.

14. Armonización de normativa básica de movilidad segura y categorías de licencias.

15. Fiscalización y cumplimiento de la norma.

16. Justicia vial.

17. Etc.

Las anteriores oportunidades de acción pueden analizarse a partir de una o varias dimensiones complementarias. Así, por ejemplo:

- *Gobernanza y financiación*
  - Agencia líder o punto focal formal con coordinación interministerial.
  - Estrategia nacional vigente con plan, responsables y cronograma.
  - Presupuesto etiquetado y ejecutado (o mecanismo de financiación dedicado).
  - Transparencia y rendimiento de cuentas.

- *Atención integral a víctimas, justicia y aseguramiento*
  - Existencia y cobertura de una red de apoyo o de unidades de atención integral a víctimas con estándares mínimos.
  - Seguro obligatorio de responsabilidad civil y evidencia de cumplimiento.
  - Reintegro laboral postrauma (protocolo + cobertura).
  - Marco de justicia vial (delitos de tránsito) y mecanismos de armonización/regulación (fiscalías especializadas de seguridad vial).
- *Atención sanitaria de emergencias, cuidados críticos, operatorios y de rehabilitación*
  - Calidad de los servicios de emergencia.
  - Número único de emergencias para la coordinación de servicios médicos, rescate, etc., con cobertura reportada.
  - KPI de respuesta EMS (tiempo de respuesta, al menos urbano) reportado anualmente.
  - Rehabilitación de lesiones.
- *Educación de niños y jóvenes*
  - Medidas en el currículo escolar o programa nacional de educación vial (existencia + cobertura).
  - Programas de sistemas de retención infantil (SRI): normativa + disponibilidad en el mercado + campañas verificables.
  - Zonas escolares seguras.
  - Medidas especiales en el transporte escolar en autobús.
- *Formación de conductores de vehículos (motoristas)*
  - Comprobación previa de aptitudes psicotécnicas.
  - Requisitos mínimos en cuanto a horas, contenidos...
  - Evaluación.
- *Movilidad segura laboral*
  - Incorporación de la movilidad segura laboral en la normativa básica de prevención de riesgos laborales.

- Planes de movilidad segura en grandes empresas y el sector público.
- Sistemas de gestión en movilidad segura en flotas (ISO 39001, FIA Road Safety Index<sup>8</sup> y homologables).
- *Transporte público*
  - Disponibilidad del mismo.
  - Datos de siniestralidad.
  - Medidas especiales para la protección de usuarios vulnerables.
  - Seguridad y protección frente a delitos contra las personas y sus pertenencias (ausencia de riesgo de agresiones, robos, etc.).
- *Velocidad*
  - Velocidades en entornos urbanos.
  - Velocidades fuera de entornos urbanos.
- *Vehículos y flotas seguras*
  - Compras públicas con estándares mínimos de seguridad (requisitos en pliegos y verificación).
  - Inspección técnica vehicular (ITV) con cobertura, al menos en flotas profesionales.
  - Requisitos y verificación de seguridad en motocicletas y cascos (homologación/mercado) cuando aplique.
- *Infraestructuras seguras*
  - Programa de entornos escolares seguros (número o % de escuelas intervenidas en zonas prioritarias).
  - Auditorías/inspecciones de movilidad segura en obra nueva y corredores prioritarios.
  - Medidas de bajo coste y calmado de tráfico (por ejemplo, km de zonas 30 o intervenciones verificables).

---

8 <https://api.fia.com/fia-road-safety-index> [consulta: 21 de mayo de 2026].

- *Armonización de legislación sobre tránsito de vehículos, en particular sobre factores de riesgo, y estadísticas de siniestros*
  - Normativa básica de seguridad viaria.
  - Licencias de conducción.
  - Definiciones de víctimas.
- *Fiscalización y cumplimiento*
  - Plan anual de control (velocidad, alcohol, casco/cinturón, distracciones) con metas operativas.
  - Capacidad de control: cobertura territorial/tecnológica (por ejemplo, control automatizado donde sea viable).
  - Medición observacional anual de uso de casco/cinturón (cumplimiento observable).
  - Implementación rigurosa de las licencias de conducción.

Sin embargo, no todas las dimensiones mencionadas anteriormente son fácilmente trasladables a una valoración numérica fiable y en un plazo de tiempo razonable compatible con el disponible para la elaboración de este trabajo. En particular, las siguientes dimensiones se consideran particularmente complejas de cuantificar y por ello se ha optado por dejarlas fuera del análisis, al menos en esta primera versión del Índice Iberoamericano de Movilidad Segura:

1. Gobernanza y financiación (gestión de la seguridad).
2. Calidad de los datos de siniestralidad y víctimas.
3. Educación infantil.
4. Seguridad de los motociclistas.



Por otro lado, y aunque no sea objeto de esta fase de la propuesta, también es posible plantear metas específicas en cada una de las dimensiones anteriores. Por ejemplo:

- *Zonas escolares seguras*: ampliar cobertura en municipios prioritarios (por ejemplo, un mínimo de 20 escuelas con zonas seguras en dichos municipios).
- *Compras públicas seguras*: por ejemplo, más del 70 % de las adquisiciones con estándar mínimo de seguridad.
- *Movilidad segura laboral*: número de planes de movilidad segura implantados en el sector público y en grandes empleadores; número de auditorías anuales de dichos planes.
- *Servicios de emergencia*: publicación de KPI de respuesta al menos una vez al año y nuevas medidas implementadas en un marco de mejora continua.
- *Fiscalización*: elaboración de un plan anual con metas operativas y medición observacional de cumplimiento (en temas clave como, por ejemplo, el uso del casco o del cinturón).

Para garantizar comparabilidad y evitar discusiones metodológicas, es recomendable un esquema de dos niveles: un núcleo básico obligatorio (por ejemplo, 15 indicadores) y un módulo avanzado opcional (ISO 39001 extendida, FIA Road Safety Index, datos abiertos, etc.). Además, puede adoptarse una verificación ligera de las valoraciones a realizar por pares: dos países revisan evidencias de un tercero (rotatorio), con un listado de evidencias aceptables por indicador.

Por otro lado, la “teoría” puede ser muy diferente de la “práctica”. Un ejemplo evidente son los límites de velocidad: es preciso ser conscientes de que una cosa son los límites legales y otra cosa son las velocidades reales de circulación o el nivel general de cumplimiento de los límites por parte de los conductores y las conductoras. Otro ejemplo, en este caso sobre el indicador “seguridad de los vehículos”, un país puede disponer de una normativa de inspecciones técnicas periódicas muy completa o rigurosa, pero el nivel real o el rigor en la aplicación de dicha normativa puede ser variable. Medir la “práctica” o la “situación real” conlleva una complejidad que excede claramente el alcance de este trabajo, por lo que en este trabajo el análisis se ha limitado a constatar únicamente el primer nivel “teórico”: la exigencia –o no– del etiquetado Latin NCAP y el cumplimiento de leyes de inspección periódica de vehículos.

Queda claro, por tanto, el enorme potencial de un Índice Iberoamericano de Movilidad Segura (IIMS). También es evidente, sin embargo, que desarrollar todo lo expuesto en esta sección queda fuera del alcance de esta primera propuesta de trabajo. Una fuente de inspiración para futuros desarrollos posteriores son los proyectos de investigación avanzados en los últimos años por la Comisión Europea y los países de la Unión Europea<sup>9,10</sup>.

9 <https://baseline.vias.be/> [consulta: 21 de mayo de 2026].

10 <https://trendlineproject.eu/> [consulta: 21 de mayo de 2026].



# CONSTRUCCIÓN DEL ÍNDICE IBEROAMERICANO DE MOVILIDAD SEGURA (IIMS)

En términos teóricos, el Índice Iberoamericano de Movilidad Segura (IIMS) se podría estructurar en tres niveles:

1. *Indicadores*: variables observables que describen elementos específicos del sistema (normativa, financiación, cobertura, ejecución, capacidades, etc.).
2. *Indicadores clave de desempeño* (en inglés, *Key Performance Indicators* o KPI): subconjunto de indicadores priorizados por su valor para la gestión, al ser medibles de forma recurrente y estar vinculados a palancas de intervención claras.
3. *Índice* (IIMS): agregación de los KPI en una puntuación única, diseñada para facilitar comparaciones, seguimiento temporal y comunicación pública.

Este enfoque permitiría que el IIMS funcione como un “marcador de avance” del sistema, sin depender exclusivamente de series históricas complejas y minimizando la vulnerabilidad ante variaciones en la calidad del dato.



Por motivos prácticos, principalmente de acceso a la información usada en su estimación, esta primera versión del Índice Iberoamericano de Movilidad Segura (IIMS) se centrará en las siguientes áreas de trabajo o indicadores clave de desempeño (KPI):

1. Tasas de mortalidad.
2. Atención integral a víctimas (legal, psicológica, sociolaboral, etc.).
3. Justicia vial.
4. Atención sanitaria de emergencias, cuidados críticos, operatorios y de rehabilitación.
5. Transporte público.
6. Formación de conductores.
7. Movilidad segura laboral
8. Velocidad.
9. Vehículos seguros.
10. Infraestructuras seguras.
11. Fiscalización.

Los criterios seguidos para aceptar los anteriores indicadores como parte del IIMS han sido:

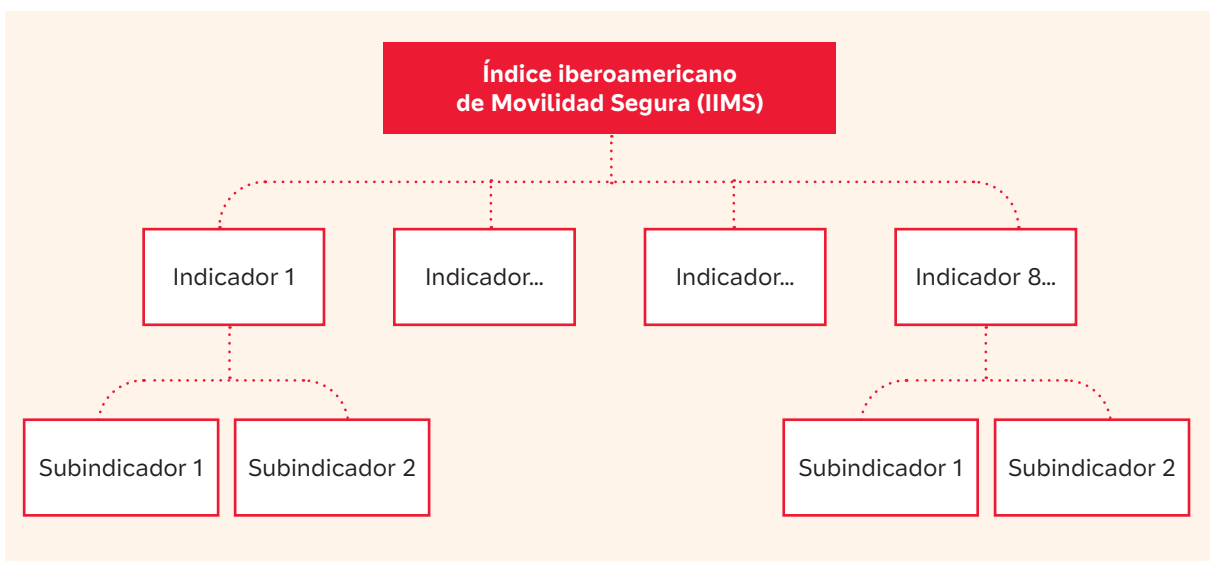
1. Planteamiento de trabajo “en positivo”: mide implementación, cobertura, calidad o capacidad.
2. Accionable: el país puede mejorarlo con decisiones de política pública.
3. Verificable: aunque parta de un juicio de experto inicial, se puede sustentar con documentos y evidencias (norma, plan, presupuesto, auditoría, existencia de un contrato).
4. Comparable: escala simple (1-5) o porcentajes en tramos.
5. Triangulable siempre que fuera posible: idealmente, con dos fuentes (documento + evidencia de ejecución).

Partiendo de los anteriores criterios, cada uno de los indicadores anteriores se ha valorado en función de una escala de 1 a 5 puntos:

1. Nivel de avance muy limitado, incipiente, muy lejos de la meta.
2. Valoración intermedia entre 1 y 3 (obvio).
3. Nivel de avance intermedio, en progreso hacia la meta.
4. Valoración intermedia entre 3 y 5 (obvio).
5. Nivel de avance alto, o meta conseguida.

Varios de los indicadores, a su vez, se han construido a partir de varios subindicadores.

**Figura 1.** Indicadores del Índice Iberoamericano de Movilidad Segura (IIMS)



Fuente: elaboración propia.

Cada indicador se ha definido utilizando una “ficha de indicador” cuyo modelo y detalles individuales se adjuntan en los anexos de este documento. Varios de los indicadores están compuestos, a su vez, por una combinación de dos o más subindicadores o indicadores parciales.

Siempre que ha sido posible, se ha utilizado como referencia o meta final los planteamientos postulados por el Sistema Seguro<sup>11</sup>. Por ejemplo:

- a) La única tasa de mortalidad aceptable es cero. Así, 5 puntos equivalen a dicha tasa de 0 fallecidos, mientras que 0 puntos se otorgan al país con mayor tasa de mortalidad. Al resto de países se le otorga una puntuación proporcional a su tasa de mortalidad.
- b) El Sistema Seguro propone límites de velocidad de 30, 50, 70 y 90 km/h en diferentes tipos de vía y distintas circunstancias por tratarse de los límites compatibles con la supervivencia de los usuarios de las vías en caso de colisión. Un país que cumple con todas esas recomendaciones obtendría la máxima puntuación de 5 puntos.

El valor agregado final del Índice Iberoamericano de Movilidad Segura se ha calculado como agregación simple (suma) de todas las puntuaciones de los distintos indicadores. En el futuro, en caso de que se decida continuar con el desarrollo de este índice, se podrá valorar la asignación de pesos individuales para cada indicador en función de las estimaciones numéricas de su contribución a la movilidad segura.



<sup>11</sup> [https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/b41a6def-25f2-41e0-a91a-6df965d20435\\_en?filename=Road\\_Safety\\_Thematic\\_Report\\_Safe\\_System\\_Approach\\_2023.pdf](https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/b41a6def-25f2-41e0-a91a-6df965d20435_en?filename=Road_Safety_Thematic_Report_Safe_System_Approach_2023.pdf) [consulta: 21 de mayo de 2026].



# SELECCIÓN DE PAÍSES

Se ha hecho todo lo posible para calcular el Índice Iberoamericano de Movilidad Segura (IIMS) para los países pertenecientes al Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI), tanto para los países miembros como para los países invitados<sup>12</sup>:

1. Andorra
2. Argentina
3. Chile
4. Colombia
5. Cuba (*país invitado*)
6. Costa Rica
7. Ecuador
8. El Salvador

---

<sup>12</sup> Información consultada en <https://oisevi.org/paises-miembros> y en <https://oisevi.org/paises-invitados> el 17 de mayo de 2026.

9. España
10. Guatemala
11. Honduras
12. México (*país invitado*)
13. Nicaragua (*país invitado*)
14. Panamá
15. Paraguay
16. Perú (*país invitado*)
17. Portugal (*país invitado*)
18. República Dominicana
19. Uruguay

Cuando, a lo largo del proceso de recopilación de información, para algunos indicadores se ha dispuesto de información adicional sobre otros países no incluidos en el listado anterior y se ha considerado relevante, dicha información se ha incluido en el esfuerzo de recopilación de datos y en las puntuaciones.

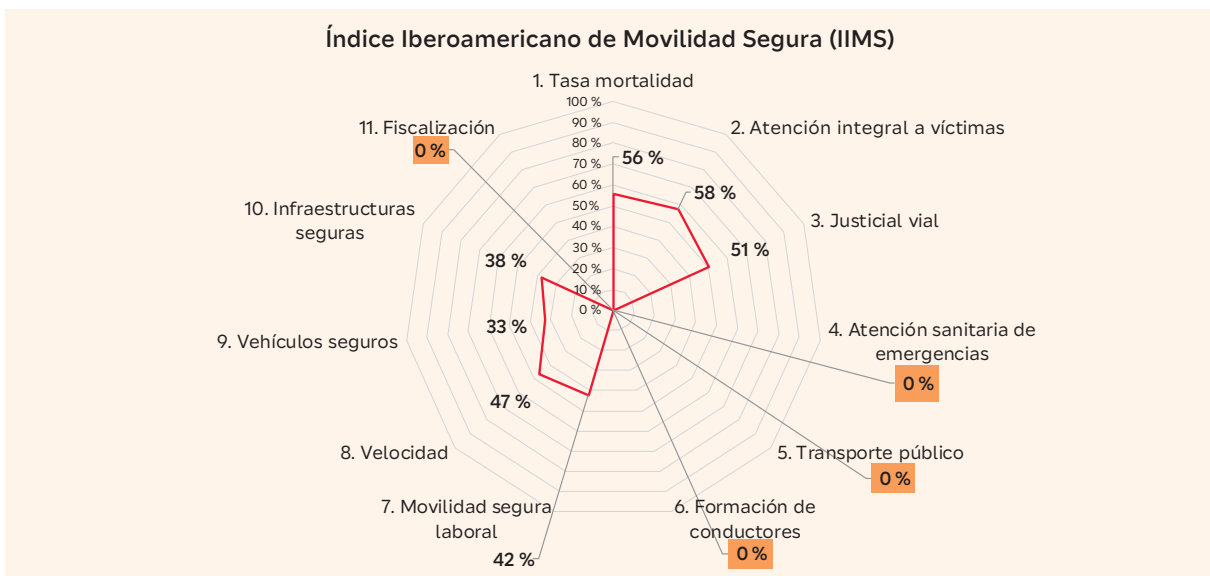




# RESUMEN DE LAS PUNTUACIONES DEL IIMS

La siguiente gráfica resume las puntuaciones de la región en los diferentes indicadores que componen el Índice Iberoamericano de Movilidad Segura (IIMS). Cuando el valor de un indicador es 0 %, significa que el indicador ha sido definido, pero todavía no se dispone de valores numéricos para su cuantificación.

**Figura 2.** Gráfico de araña de las diferentes dimensiones que componen el IIMS



Fuente: elaboración propia.





# CONCLUSIONES Y PRIORIDADES

La magnitud de los avances en algunas áreas de trabajo es innegable. Por ejemplo, en el caso de la creación de una red de unidades de atención integral a víctimas. Cuando FICVI se fundó en 2010, ningún país disponía de este tipo de unidades. Actualmente, son un total de 11 los países que ya disponen de algún tipo de unidad de atención, si bien el nivel de servicios que ofrecen es muy variable. La publicación en el año 2016 de la *Guía iberoamericana de atención integral a víctimas de siniestros de tránsito* supuso en hito en su día, ya que la principal recomendación de la guía fue la puesta en marcha de las unidades de atención integral a dichas víctimas<sup>13</sup>.

Hemos propuesto una nueva narrativa que parte de la firmeza y la exigencia de la voz de las víctimas: el alma y el corazón que todos y todas debemos abrazar. Una narrativa que continúa con razonamientos y justificaciones de carácter más social, económica, de productividad, de ahorros en gasto sanitario: el cerebro o la razón que tan importante debe ser a la hora de tomar decisiones políticas y de inversiones públicas.

Del mismo modo que este Índice Iberoamericano de Movilidad Segura (IIMS) se plantea como una expresión de apoyo y deseo de colaboración con el Programa Regional de Seguridad Vial/OISEVI impulsado por la Secretaría General Iberoamericana, consideramos que cada país debe tener un grupo de apoyo de la sociedad civil (asociaciones de víctimas, expertos y profesionales, fundaciones, asociaciones, universidades...). No debemos olvidar la frase que nos recuerda

---

<sup>13</sup> <https://documentacion.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/es/bib/156207.do?queryId=4111&position=2> [consulta: 21 de mayo de 2026].



que “la seguridad vial es demasiado importante para que esté en manos exclusivamente de los gobiernos”.

No olvidemos nunca, como insisten las asociaciones de víctimas, que el único índice o indicador importante son las personas. Pero, por otra parte, medir es imprescindible para mejorar. El Índice Iberoamericano de Movilidad Segura es solo el inicio de un camino, un renacimiento del diálogo constructivo. Imperfecto, sin duda, pero con una tremenda potencia para canalizar las propuestas desde la sociedad civil. Su potencial de desarrollo es inmenso. Pensamos que no hemos hecho más que “arañar la superficie”, pero estamos preparados para seguir profundizando y evolucionar el índice.

Las medidas propuestas en este documento son medidas de bajo coste, y su retorno económico y social es muy elevado. Por ejemplo, la realización de inspecciones de vías no es muy costosa y ahorra, no solo víctimas, sino reparaciones o intervenciones posteriores más costosas. Los vehículos más seguros no son necesariamente los más caros, sino los mejor diseñados. La puesta en marcha de fiscalías especializadas o de unidades o redes de apoyo integral a víctimas de siniestros de tránsito se construye sobre estructuras existentes y, a menudo, solo necesitan mejoras en la coordinación y organización. La armonización de la legislación sobre factores de riesgo, incluidos los límites de velocidad, y delitos de tránsito tampoco implica presupuestos elevados. La mejora de la fiscalización genera recursos que se pueden reinvertir en medidas de movilidad segura o en la promoción del transporte público. La mejora de la seguridad vial laboral ahorra costes y mejora la productividad de las organizaciones y las empresas públicas y privadas, siendo la inversión asociada soportada en gran medida por el sector privado.

En este punto, podemos pensar en un “decálogo de medidas urgentes”:

1. Ahora más que nunca, la movilidad segura es responsabilidad de todos. La sociedad civil está aquí para ayudar a los gobiernos y corresponsabilizarse de la mejora de la seguridad en el tránsito. Todos debemos asumir nuestra cuota de responsabilidad y rendir cuentas de los progresos obtenidos.
2. Los datos y la evolución de las tasas de mortalidad en la región tienen una doble lectura. En primer lugar, a nivel regional no se observan mejoras significativas en los últimos años, lo cual es tremendamente preocupante. Pero, en segundo lugar, sí es posible identificar países o grupos de usuarios para los que la evolución sí ha sido positiva, siendo urgente facilitar y acelerar el aprendizaje cruzado entre países y fomentar la transferencia de buenas prácticas, con la debida adaptación, entre diversos grupos de usuarios.
3. Es preciso reforzar los procesos y foros participativos en la sociedad civil. En particular, se ofrece (y se reclama) una mayor representación de las asociaciones de víctimas, incluidos los jóvenes, en la política de la movilidad segura a nivel regional, nacional y local. La sociedad civil quiere apoyar más y mejor el trabajo de los gobiernos y las agencias de seguridad vial.
4. Se debe reforzar el papel del Programa Regional de Seguridad Vial y del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial. Más países de la región deben incorporarse al programa regional, y este debe contar con los recursos adecuados.
5. Debe disponerse lo antes posible de indicadores para aquellos ámbitos de mejora de la seguridad del tránsito para los que todavía no se disponga de ellos: educación, seguridad de los motociclistas... En el caso de aquellos indicadores de los que se dispone de definición, pero no de valores cuantificados para los países, es también urgente finalizar dicho proceso de cuantificación.
6. Hay que seguir insistiendo en las prioridades básicas: cumplimiento de la norma, uso del casco, del cinturón y de los sistemas de retención infantil, tolerancia cero con el alcohol, las drogas y la velocidad insegura.
7. Se debe seguir fortaleciendo los sistemas de transporte público tanto en zonas rurales como, muy especialmente, en ciudades. El transporte público debe considerarse no solo como un derecho y un pilar de la igualdad y la accesibilidad, sino como una medida en sí misma de seguridad del tránsito.
8. Es preciso desarrollar sistemas de fiscalización efectivos y eficientes basados en una voluntad política clara, leyes integrales, una suficiente capacidad institucional y una eficiencia operativa optimizada, además del apoyo de campañas de comunicación.





# ANEXO. EXPLICACIÓN DE CADA INDICADOR

## 1. Indicador “tasas de mortalidad”

La tasa poblacional de mortalidad en un determinado año es el indicador de resultado más evidente y, probablemente, uno de los más comparables entre países. Aun así, sigue representando importantes retos al no considerar aspectos socioeconómicos clave como el nivel de desarrollo (medido, por ejemplo, a través del producto interior bruto per cápita).

El Sistema Seguro indica con claridad que la única meta éticamente aceptable es cero víctimas mortales o con graves secuelas. Es decir, una tasa de 0 fallecidos por cada 100.000 habitantes.

Por otro lado, otro indicador clave derivado del anterior es el aumento o la reducción de la citada tasa de mortalidad. De este modo, no solo se considera la tasa en un año concreto, sino la evolución de esta en un determinado periodo. Dicho de otro modo, para valorar la situación de un país no solo es relevante el valor absoluto de dicha tasa, sino si esta evoluciona negativa o positivamente.

Por ello, el indicador “tasas de mortalidad” se calculará como la media de los dos siguientes subindicadores parciales:

1. Tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes en el año 2022/2023 según se reporta en el *XI Informe Iberoamericano de Seguridad Vial 2022-2023*, elaborado por el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI)<sup>14</sup>.
2. Evolución en porcentaje de dicha tasa entre los años 2018 y 2022/2023 (es decir, en los últimos 5 años aproximadamente).

Cada subindicador recibe una puntuación de 1 a 5 en función del “quintil” en el que se sitúe cada país. Dicho de otro modo, si un país se sitúa en el quintil 2, su puntuación es, precisamente, 2.

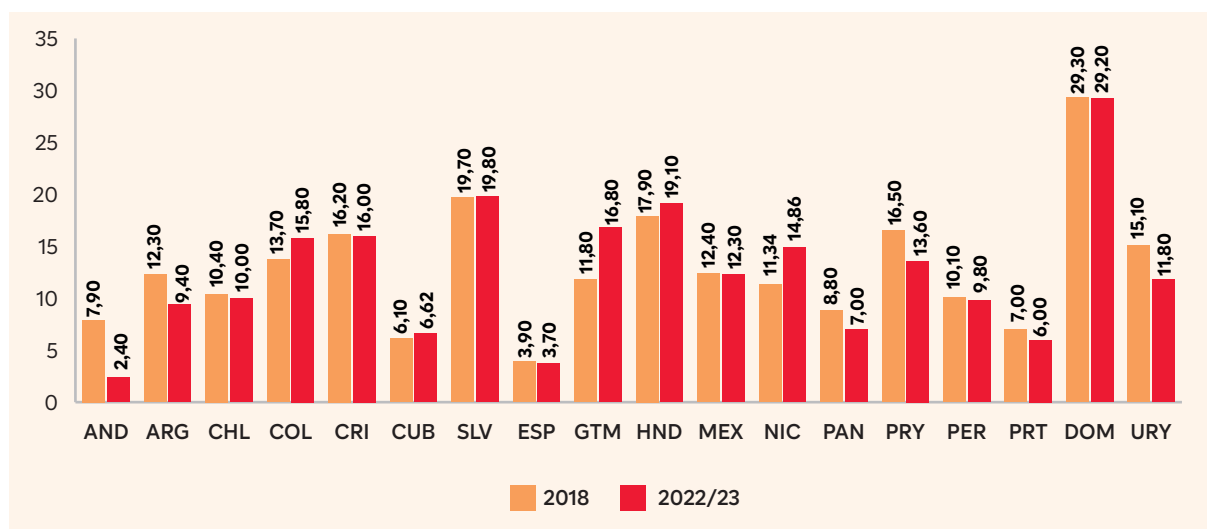
Los quintiles son los valores de corte en un conjunto de datos que agrupan dichos datos en cinco grupos cada uno con el mismo número de datos. Por ejemplo, si se ordena a 100 personas por su salario, el quintil 1 son las 20 personas que menos ganan, y el quintil 5 son las 20 que más ganan.

En el caso del subindicador de evolución de las tasas, las evoluciones que impliquen un cambio nulo o un incremento se puntúan directamente con 0 puntos.

A nivel regional, este indicador se calcula como la suma de la puntuación de todos los países evaluados dividida entre la máxima puntuación posible en la región (número de países x 5 puntos), y se expresa en porcentaje. En este caso, se obtienen 50 de los 80 puntos posibles, lo que equivale al 56 % de avance, con un 44 % aún por alcanzar.

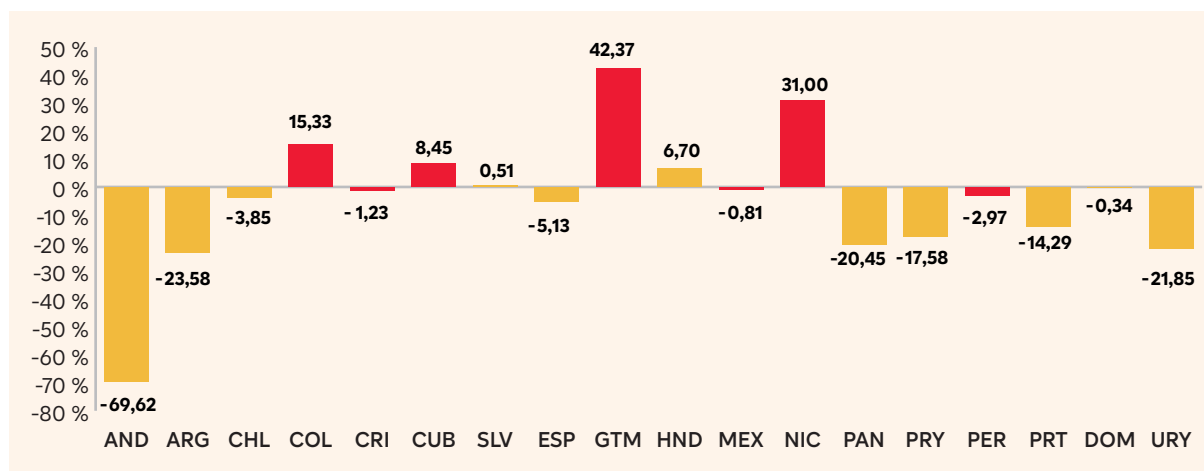
Las siguientes gráficas muestran las tasas de mortalidad y su evolución, obtenidas del informe del OISEVI y completadas con fuentes adicionales en el caso de Cuba, Nicaragua y Portugal.

**Figura 3.** Tasas de mortalidad (fallecidos por 100.000 habitantes) en 2018 y en 2022/2023



Fuente: OISEVI. *XI Informe Iberoamericano de Seguridad Vial 2022-2023*.

14 <https://oisevi.org/sites/default/files/pdf/informeoisevi2024cm.pdf> [consulta: 21 de mayo de 2026].

**Figura 4.** Evolución de las tasas de mortalidad entre 2018 y 2022/2023

Fuente: OISEVI. XI Informe Iberoamericano de Seguridad Vial 2022-2023.

Por último, la siguiente tabla contiene la ficha resumen de este indicador.

**Tabla 1.** Ficha resumen del indicador “tasas de mortalidad”

Indicador	Identificar indicadores objetivos/subjetivos	Tasa de mortalidad
<b>Descripción</b>	Definición del indicador	Mide las tasas poblacionales de mortalidad en el año 2022/2023 y su evolución entre 2018 y 2022/2023
<b>Método de cálculo</b>	Porcentaje, tasa de variación, promedio, etc.	Tasas poblacionales de mortalidad en el año 2022/2023 expresadas en fallecidos por cada 100.000 habitantes y su evolución (cambio porcentual) entre 2018 y 2022/2023
<b>Regularidad de captura de la información</b>	Cada cuánto tiempo verificaré el indicador, obtendré evidencias	Anual, en caso de decidirse la actualización del IIMS
<b>Periodo de recopilación</b>	Tiempo que estará activo el proyecto/actividad y que podré conseguir datos	Años 2018 (línea de base) y año 2023 o, cuando este no esté disponible en el XI Informe OISEVI, 2022
<b>Medio/fuente de verificación</b>	Documentación, base de datos, grupo de interés, referente...	Informes OISEVI y fuentes adicionales complementarias en caso de falta de datos
<b>Herramienta de recopilación de la información</b>	Encuestas, prueba de nivel, focus groups, etc.	Análisis del citado informe complementado con fuentes adicionales en caso de falta de datos + hoja de cálculo Excel
<b>Canal de recopilación de la información</b>	Link-internet, reunión presencial, llamada, encuesta anual, otro informe	Página web del OISEVI y webs de datos adicionales

&gt;&gt;

&gt;&gt;

Indicador	Identificar indicadores objetivos/subjectivos	Tasa de mortalidad
<b>Alcance geográfico, población</b>	Nacional, internacional, etc.	Países del OISEVI
<b>Línea/valor base</b>	Situación antes de empezar	Valores correspondientes a 2018
<b>Meta</b>	Valor objetivo que se espera alcanzar en un periodo determinado	Alcanzar la tasa 0 fallecidos por 100.000 habitantes y al menos un 25 % de reducción de las tasas en 5 años

Fuente: elaboración propia.

### Algunas reflexiones clave finales sobre la tasa de mortalidad

Es fundamental reconocer que la tasa de mortalidad regional agregada tiene la importantísima limitación de esconder:

- Las importantes diferencias entre países del OISEVI (miembros e invitados)<sup>15,16</sup>:
  - La diferencia entre la tasa de mortalidad de Cuba (6,62 fallecidos por 100.000 personas) o Panamá (7,00) y República Dominicana (29,40) es de casi cinco veces.
  - En cinco países se concentra el 70 % del total de muertes ocurridas en los países del OISEVI: Argentina, Colombia, México, Perú y República Dominicana.
- El logro alcanzado por distintos países, así como el retroceso observado en otros:
  - La cifra agregada esconde el éxito de varios países que lograron disminuir en más del 10 % el número de muertes y la tasa de mortalidad asociada de 2010 a 2021 (en el contexto del Primer Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020).
  - Cuba, Panamá, Argentina, Brasil y Uruguay disminuyeron entre un 22 y un 33 % el número de fallecidos.
  - El problema es que el logro de estos países se vio eclipsado por retrocesos observados en otros países en donde el número de muertes y la tasa de mortalidad se incrementó más de un 10 %. Destaca el incremento en Colombia, República Dominicana y Honduras, países en donde el incremento en el número de muertes fue de entre el 30 y el 49 %. En Bolivia (Estado Plurinacional de), Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Nicaragua, Paraguay y Perú, el incremento en el número de muertes fue de entre el 10 y el 29 %.

15 <https://oisevi.org/sites/default/files/pdf/informeoisevi2024cm.pdf> [consulta: 21 de mayo de 2026].

16 Organización Panamericana de la Salud. *Salvar vidas promoviendo un enfoque de sistemas de tránsito seguros en las Américas*. Washington, D.C.: OPS, 2024. Disponible en: <https://www.paho.org/pub/es/salvar-vidas-promoviendo-enfoque-sistemas-seguros-americas/gestion-institucional-seguridad-vial.html> [consulta: 21 de mayo de 2026].

- Las diferencias en el tipo de usuario vial que fallece o se lesiona severamente. Así, por ejemplo, en este momento las defunciones en motociclistas es el tema más importante en el Caribe latino y la zona andina.
  - Analizando los datos del estudio de la carga de la enfermedad de 2021<sup>17</sup>, se puede apreciar desde hace 25 años un constante incremento en las defunciones de motociclistas que contrarresta la disminución observada en la mortalidad de peatones y automovilistas.

Y todo ello, por no entrar a debatir las diferencias existentes en calidad de datos.

## 2. Indicador “atención integral a víctimas”

La atención integral a las víctimas directas e indirectas de siniestros viales constituye un pilar esencial del enfoque de Sistema Seguro. Este aspecto no solo responde a imperativos éticos y de derechos humanos, sino que también resulta clave para prevenir la agravación de las consecuencias del siniestro, reducir la reincidencia, fortalecer la justicia vial y favorecer la recuperación social.

El indicador se construye a partir de dos dimensiones, agrupadas en sendos subindicadores que reflejan los componentes esenciales de un sistema integral de atención a víctimas:

1. Existencia de una red de unidades de atención integral a víctimas de tránsito (UAIVT).
2. Obligatoriedad de un seguro de responsabilidad civil para vehículos.

### 2.1. Existencia de una red de unidades de atención integral a víctimas de tránsito

El primer subindicador (existencia de unidades de atención integral a víctimas de siniestros de tráfico) evalúa el grado de desarrollo institucional, normativo y operativo de los países que integran el OISEVI en materia de protección, asistencia y reparación integral a las víctimas directas e indirectas de siniestros de tránsito. Considera tanto la existencia de estructuras especializadas como los mecanismos legales y financieros que garantizan una atención efectiva.

Este subindicador puede adquirir los siguientes valores:

- 1 punto cuando no exista ningún tipo de reconocimiento institucional ni normativo de la atención integral a víctimas de siniestros viales.
- 2 puntos cuando dicha atención esté incluida en los planes o estrategias de movilidad segura, pero no exista en la práctica ningún tipo de estructura formal (o esté en proyecto).

<sup>17</sup> Global Burden of Disease Collaborative Network. *Global Burden of Disease Study 2021 (GBD 2021) Results*. Seattle, United States: Institute for Health Metrics and Evaluation (IHME), 2022. Disponible en: <https://vizhub.healthdata.org/gbd-results/> [consulta: 21 de mayo de 2026].

- 3 puntos cuando exista algún tipo de estructuras de apoyo que dependan del ministerio público a nivel nacional.
- 4 puntos cuando estén en funcionamiento oficinas presenciales gratuitas con teléfono único que incorporen asistencia legal, psicológica y social, y que dependan de alcaldías y/o gobiernos.
- 5 puntos cuando se disponga de un sistema público integral y gratuito, incluyendo asistencia legal, psicológica y social, coordinación interinstitucional formalizada, seguimiento de casos y mecanismos de evaluación periódica del funcionamiento del sistema, cobertura del 100 % del territorio nacional, con un número de teléfono único y dependencia de la agencia nacional de seguridad vial u organismo análogo correspondiente.

Las UAIVT cumplen con el objetivo del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 de la Organización de Naciones Unidas (ONU) de dar respuesta adecuada a las víctimas tras los siniestros de tránsito<sup>18</sup>.

Es importante señalar que la creación de redes integrales de ámbito nacional de información y atención a las víctimas de siniestros de tránsito y sus familias, las actualmente denominadas UAIVT, ha sido posible gracias a la demanda de las asociaciones de víctimas miembros de la Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Violencia Vial (FICVI), que fue incluida en las conclusiones de la *Guía iberoamericana de atención integral a víctimas de siniestros de tránsito* publicada en el año 2016 en colaboración con Fundación Mapfre<sup>19</sup>.

Actualmente, en 12 países (un 70 %) miembros del OISEVI se ofrece algún tipo de atención post-siniestro más allá de la asistencia médica de emergencia. Esta atención incluye, en general, información institucional, orientación legal y apoyo psicosocial, elementos clave para prevenir una segunda victimización y facilitar la recuperación de las víctimas y sus familias.

No obstante, persiste un desafío pendiente: en cuatro países aún no se ha contemplado la instalación de unidades de atención integral a víctimas de tránsito (UAIVT), a pesar de las demandas de la sociedad civil.

Los 16 países de la región para los que existe información de este indicador suman un total de 46 puntos del total de 80 posibles, lo que significa que la región alcanza un 58 % del total de puntos disponible.

En síntesis, la mayoría de los países cuentan con sistemas públicos de acceso gratuito a la atención a víctimas, lo que significa un avance significativo en la región. Sin embargo, la especialización en siniestralidad vial sigue dependiendo, en gran medida, de la experiencia y capacitación del equipo tratante, así como del valioso acompañamiento que brindan voluntariamente las organizaciones especializadas de la sociedad civil.

18 [https://contralaviolenciavial.org/uploads/A\\_RES\\_74\\_299\\_S.pdf](https://contralaviolenciavial.org/uploads/A_RES_74_299_S.pdf) [consulta: 21 de mayo de 2026].

19 <https://contralaviolenciavial.org/actualidad/guia-iberoamericana-de-atencion-integral-a-victimas-de-siniestros-de-transito/gmx-niv44-con235.htm> [consulta: 21 de mayo de 2026].

Es importante señalar que estas unidades no necesitan una inversión económica importante ya que se sustentan sobre una red de instituciones ya existentes, como son, por ejemplo, las universidades (facultades de Derecho o de Psicología) o centros sociales. La base de las unidades, de las redes de apoyo, ya existe en muchos países y únicamente es preciso articular una coordinación de recursos existentes. En definitiva, se trata de una inversión que ahorra costes.

La siguiente tabla contiene la ficha resumen de este subindicador.

**Tabla 2.** Ficha resumen del subindicador “atención integral a víctimas de siniestros de tránsito (UAIVT)”

Indicador	Identificar indicadores objetivos/subjetivos	Atención integral a víctimas de siniestros de tránsito (UAIVT)
<b>Descripción</b>	Definición del indicador	Mide las unidades de atención integral a víctimas de siniestros de tránsito (UAIVT) que son el punto de encuentro para ofrecer a la víctima y sus familiares asistencia psicológica, asistencia jurídica y atención social
<b>Método de cálculo</b>	Porcentaje, tasa de variación, promedio, etc.	Puntuación de 1 a 5 Contribuye al subindicador 1 con ponderación de 2/3
<b>Regularidad de captura de la información</b>	Cada cuánto tiempo verificaré el indicador, obtendré evidencias	Cada 6 meses
<b>Periodo de recopilación</b>	Tiempo que estará activo el proyecto/actividad y que podré conseguir datos	El proyecto estará activo 5 años, prorrogable hasta conseguir el 100 % de objetivos
<b>Medio/fuente de verificación</b>	Documentación, base de datos, grupo de interés, referente...	Grupo de interés FICVI, convenios firmados, informes oficiales de los países miembros del OISEVI y sitios web institucionales
<b>Herramienta de recopilación de la información</b>	Encuestas, prueba de nivel, <i>focus groups</i> , etc.	Encuestas dirigidas a los socios de la FICVI para analizar los avances y retroalimentación
<b>Canal de recopilación de la información</b>	Link-internet, reunión presencial, llamada, encuesta anual, otro informe	Informes anuales, memorias y actas de asambleas FICVI. Sitios web oficiales de los países miembro del OISEVI
<b>Alcance geográfico, población</b>	Nacional, internacional, etc.	Internacional: los países pertenecientes al OISEVI + a nivel subnacional provincial y municipal según corresponda a cada país
<b>Línea/valor base</b>	Situación antes de empezar	Valor base = 0 (ausencia inicial de reconocimiento institucional en la mayoría de los países)
<b>Meta</b>	Valor objetivo que se espera alcanzar en un periodo determinado	Alcanzar el 100 % de cobertura (puntuación máxima y existencia efectiva de UAIVT en todos los países miembros) en un horizonte de 10 años

Fuente: elaboración propia.

## 2.2. Obligatoriedad de un seguro de responsabilidad civil para vehículos

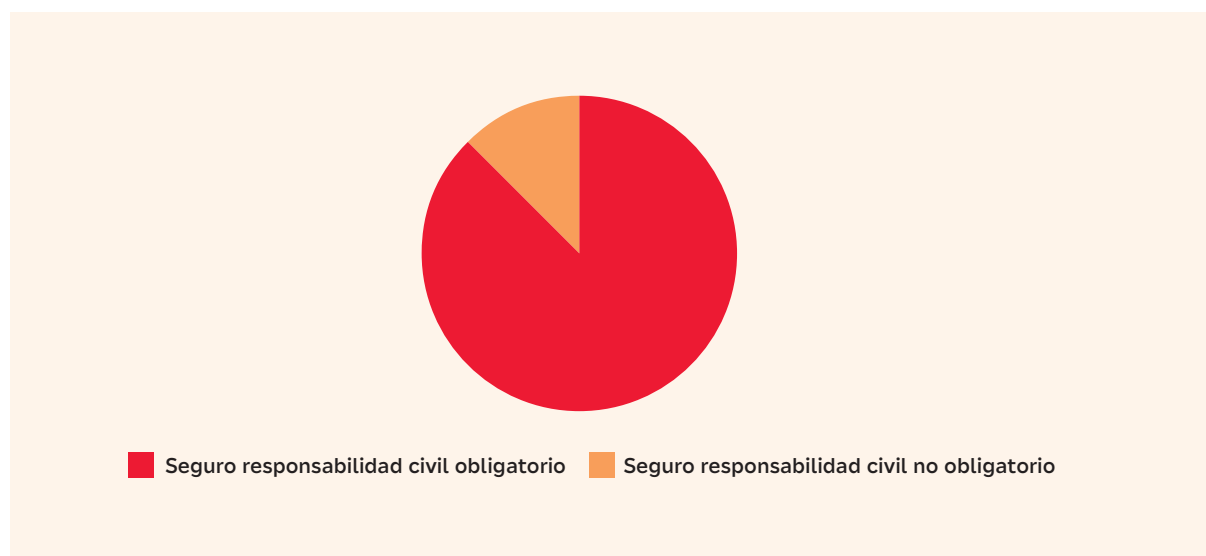
Esta dimensión analiza la existencia, el alcance y la efectividad del seguro obligatorio de responsabilidad civil derivado de la circulación de vehículos, como mecanismo clave para proteger a las víctimas de siniestros viales y garantizar la reparación de daños.

De hecho, y a modo de ejemplo, existen sistemas de aseguramiento obligatorio que cubren, o reintegran a la hacienda pública, los costes de las lesiones de tránsito para el sistema público de salud, además de otras compensaciones.

Con base en el *Informe sobre la Década de Acción para la Seguridad Vial: avances y retos desde la visión de las asociaciones de víctimas viales en Iberoamérica* (publicado por la FICVI en 2019)<sup>20</sup> y en las entrevistas y consultas realizadas a las asociaciones miembros de la FICVI con datos actualizados a 2025, se concluye lo siguiente:

- En cuanto a la obligatoriedad, el seguro de responsabilidad civil es exigido en 14 de los 16 países analizados (región OISEVI), con excepción de El Salvador y México. En este último, la obligatoriedad es parcial, limitada a tramos de carreteras federales y algunas entidades federativas, lo que genera una aplicación desigual a nivel nacional.

**Figura 5.** Obligatoriedad de seguro de responsabilidad civil en los países de la región OISEVI



Fuente: elaboración propia.

- Respecto a los mecanismos de protección para víctimas cuando el responsable del siniestro no cuenta con seguro, solo seis países disponen de un fondo de garantía o mecanismo equivalente.
- En otros tres países se identifican mecanismos alternativos de atención a las víctimas, aunque sin alcanzar el nivel de un fondo de garantía formal.

<sup>20</sup> [https://contralaviolenciavial.org/uploads/INFORME\\_DECADA\\_DE\\_ACCION\\_\(FICVI\)\\_web.pdf](https://contralaviolenciavial.org/uploads/INFORME_DECADA_DE_ACCION_(FICVI)_web.pdf) [consulta: 21 de mayo de 2026].

- En los siete países restantes, no se identifica ningún instrumento específico que ampare a las víctimas en estas circunstancias.
- En relación con el porcentaje de vehículos que cuentan con seguro, se observan diferencias significativas entre los países de la región:
  - En tres se estima que menos de un 20 % de la flota vehicular cuenta con seguro.
  - En 10 países, entre el 30 y el 70 % del parque vehicular circula sin seguro, evidenciando brechas importantes entre la normativa y su aplicación práctica.
  - Uno de los países analizados presenta un alto nivel de cumplimiento superior al 80 %.
  - En dos países se supera el 90 %, destacando uno de ellos con un 99 % de cumplimiento.
  - En uno de los países, el seguro es necesario para la circulación, pero no hay datos públicos abiertos que indiquen cuántos están asegurados.
- Finalmente, aunque en al menos el 70 % de los países analizados existen mecanismos de fiscalización claramente establecidos, su aplicación efectiva se ve limitada por problemas de corrupción y debilidades institucionales, lo que reduce el impacto real de los sistemas de control y afecta el cumplimiento general del seguro obligatorio.

Este subindicador puede adquirir los siguientes valores:

- 1 punto: no existe el seguro obligatorio de responsabilidad civil.
- 2 puntos: existe seguro obligatorio, pero con alcance parcial (en ciertas provincias o estados) y el nivel de fiscalización es bajo.
- 3 puntos: existe seguro obligatorio con cobertura nacional, pero con un bajo cumplimiento de esta norma (de un 10 a un 70 % de cumplimiento) y baja fiscalización.
- 4 puntos: existe seguro obligatorio nacional, con alto cumplimiento de la norma (por encima de un 80 %) y con fiscalización y sanción efectiva.
- 5 puntos: existe un seguro obligatorio universal, con cobertura integral a víctimas. También hay un fondo de compensación en caso de vehículos no asegurados. El cumplimiento de la obligación de asegurar un vehículo es superior al 90 %.

La siguiente tabla contiene la ficha resumen de este subindicador.

**Tabla 3.** Ficha resumen del subindicador “seguro obligatorio de responsabilidad civil para vehículos”

Indicador	Identificar indicadores objetivos/objetivos	Seguro obligatorio de responsabilidad civil para vehículos (protección a víctimas en siniestros viales)
<b>Descripción</b>	Definición del indicador	Mide la existencia, alcance nacional, mecanismos de protección (incluyendo fondos de garantía o equivalentes), nivel real de cumplimiento del seguro y efectividad de la fiscalización, como instrumento clave para garantizar la reparación integral de daños a víctimas directas e indirectas de siniestros viales cuando el responsable no está asegurado o es insolvente
<b>Método de cálculo</b>	Porcentaje, tasa de variación, promedio, etc.	Puntuación de 1 a 5 puntos (según criterios de obligatoriedad, cobertura, fondo de garantía, cumplimiento y fiscalización) Contribuye al subindicador 1 con ponderación de 1/3 (los 2/3 restantes corresponden a las UAIVT)
<b>Regularidad de captura de la información</b>	Cada cuánto tiempo verificaré el indicador, obtendré evidencias	Cada 6 meses
<b>Periodo de recopilación</b>	Tiempo que estará activo el proyecto/ actividad y que podré conseguir datos	El proyecto estará activo 5 años, prorrogable hasta alcanzar el 100 % de objetivos (cobertura universal obligatoria con fondo de garantía en todos los países miembros del OISEVI) Los datos se recogen anualmente
<b>Medio/fuente de verificación</b>	Documentación, base de datos, grupo de interés, referente...	Informes de la FICVI (incluyendo actualizaciones post-2019), consultas a asociaciones miembros, normativas nacionales de tránsito y seguros, sitios web de superintendencias de seguros o autoridades viales, informes OISEVI y datos de aseguradoras
<b>Herramienta de recopilación de la información</b>	Encuestas, prueba de nivel, <i>focus groups</i> , etc.	Encuestas y entrevistas a socios de la FICVI, para analizar los avances y retroalimentación
<b>Canal de recopilación de la información</b>	Link-internet, reunión presencial, llamada, encuesta anual, otro informe	Informes anuales, memorias de la FICVI. Sitios web oficiales de los países miembros del OISEVI
<b>Alcance geográfico, población</b>	Nacional, internacional, etc.	Internacional: los países pertenecientes al OISEVI A nivel subnacional: federal, provincial y municipal según corresponda en cada país
<b>Línea/valor base</b>	Situación antes de empezar	Valor base = 0 (ausencia o parcialidad de seguro obligatorio en varios países, cumplimiento <20-30 % en muchos, sin fondos de garantía generalizados)
<b>Meta</b>	Valor objetivo que se espera alcanzar en un periodo determinado	Alcanzar el 100 % de cobertura (seguro obligatorio universal con alcance nacional, fondo de garantía efectivo en todos los países y cumplimiento superior al 90 %) en un horizonte de 10 años

Fuente: elaboración propia.

### 2.3. Cálculo del indicador final

El indicador final se calcula asignando el doble de importancia a la existencia de UAIVT que al aseguramiento obligatorio. Esto se debe a que se considera que la existencia de UAIVT constituye una herramienta básica para ayudar a las víctimas en un primer momento y a lo largo de todo el proceso posterior.

Matemáticamente hablando, la expresión que refleja dicha ponderación es la siguiente:

$$\text{Indicador Asistencia a víctimas} = \frac{2x(\text{UAIVT}) + 1x(\text{Aseguramiento})}{3}$$

A nivel regional, este indicador se calcula como la suma de la puntuación de todos los países que han sido evaluados dividida entre la máxima puntuación posible en la región (número de países x 5 puntos), y expresado en porcentaje. En este caso, se obtienen 46 de los 75 puntos totales posible, lo que significa un 61 % de camino recorrido o, visto de otra manera, todavía queda un 39 % de camino pendiente de recorrer.

## 3. Indicador “justicia vial”

Además del indicador anterior sobre atención a las víctimas, el cual contiene una evidente dimensión de salud pública, este tercer indicador pretende capturar “lo único que les queda a las víctimas cuando lo peor sucede”: la justicia. Además de reparadora, la justicia también tiene que desempeñar un papel preventivo en el conjunto de la sociedad. Para las víctimas, “la justicia es imprescindible”.

El indicador se construye a partir de dos dimensiones, agrupadas en sendos subindicadores que reflejan los componentes esenciales en este caso:

1. Existencia de fiscalías especializadas en delitos de tránsito.
2. Tipificación de delitos de tránsito.

### 3.1. Existencia de fiscalías especializadas en delitos de tránsito

Con el objetivo de fortalecer la persecución penal y garantizar una respuesta más eficiente, especializada y justa frente a los delitos viales, se propone la creación de fiscalías especializadas en esta materia.

La implementación de una estructura de fiscalías y/o unidades especializadas ayuda a generar avances significativos, contribuyendo a una resolución coherente y equitativa de los procedimientos judiciales, así como a una mayor protección de las víctimas.

En este sentido, la fiscalía especializada o unidad fiscal de movilidad segura tiene como finalidad armonizar los criterios de actuación frente a los ilícitos penales relacionados con el tráfico vial, con el propósito de evitar su impunidad y ofrecer una respuesta proporcionada, disuasoria y efectiva ante esta forma de delincuencia y las graves consecuencias que ocasiona a las víctimas de siniestros viales.

Esta fiscalía o unidad especializada coordina, supervisa y brinda apoyo al resto de fiscales especializados en movilidad segura. Asimismo, impulsa y participa en la adopción de protocolos y convenios de colaboración con organismos públicos, entidades y asociaciones comprometidas con la movilidad segura y la prevención de los siniestros de tránsito, teniendo como objetivo central la reparación integral de las víctimas.

En resumen, la fiscalía o unidad especializada desarrolla las siguientes funciones:

- a) Unificación de criterios: emite instrucciones y directrices para asegurar una actuación homogénea de los fiscales ante los delitos de tránsito en todo el territorio nacional.
- b) Coordinación de una red nacional de fiscales delegados en todas las provincias o jurisdicciones, fortaleciendo la eficacia y coherencia de la respuesta penal.
- c) Relacionamiento institucional: mantiene una colaboración directa con la agencia nacional de seguridad vial y con asociaciones de víctimas, promoviendo acciones conjuntas orientadas a la prevención y protección de las personas afectadas.

Este subindicador puede adquirir los siguientes valores:

- 1 punto: las fiscalías no cuentan con unidades especializadas y/o consolidadas en materia de tránsito.
- 2 puntos: la fiscalía de movilidad segura se encuentra en proceso de consolidación.
- 3 puntos: las fiscalías actúan con mecanismos de armonización y/o investigación en coordinación con la policía de tránsito y otros organismos, y brindan atención a víctimas de delitos de tránsito.
- 4 puntos: existe una fiscalía penal a nivel provincial o de estados dedicada específicamente a la movilidad segura.
- 5 puntos: existe una fiscalía especializada en movilidad segura a nivel de estado que coordina y supervisa una red de fiscalías de movilidad segura delegadas en las provincias, garantizando la unidad de criterios y la coherencia en la actuación penal.

La existencia de fiscalías especializadas en delitos de tránsito no suponer un coste adicional relevante ya que, principalmente, se trata de un tema de coordinación u organización de los recursos existentes: en lugar de asignar 30 expedientes de 30 siniestros de tránsito a 30 fiscales diferentes, los mismos 30 expedientes se asignan a un fiscal especializado.

Se constata que, con excepción de cinco provincias en uno de los países y el modelo consolidado de otros, en la mayoría de los países iberoamericanos los delitos de tránsito son investigados por las fiscalías generales o unidades de delitos culposos, sin una fiscalía de alcance nacional dedicada exclusivamente a la movilidad segura. En cuanto a últimos avances, únicamente un estado de un país avanza en este momento en la consolidación de una estructura especializada en esa materia.

Esta brecha institucional evidencia una respuesta penal limitada frente a las crecientes necesidades y demandas de las víctimas, quienes reclaman una respuesta penal eficaz, especializada y sensible a la gravedad de los siniestros viales y sus consecuencias.

En cuando a evidentes oportunidades de cara al futuro inmediato, merece la pena mencionar a la Asociación Iberoamericana de Ministerios Públicos (AIAMP)<sup>21</sup>, entidad sin fines de lucro que integra actualmente a 22 ministerios públicos y fiscalías de Iberoamérica y que promueve la cooperación técnica y el fortalecimiento institucional entre sus miembros. Así, a través de la AIAMP se impulsa el intercambio de experiencias y buenas prácticas para la creación y consolidación de unidades especializadas. Dentro de su estructura estratégica existen redes permanentes especializadas –como las de género, medioambiente y lucha contra la corrupción–, así como diversos grupos de trabajo temáticos. Sin embargo, hasta el momento no existe una red o instancia específica dedicada a la movilidad segura o delitos de tráfico, aunque se reconoce la necesidad de avanzar en esta línea para armonizar repuestas regionales.

En este caso, se obtienen 28 de los 80 puntos totales posible, lo que significa un 35 % de camino recorrido o, visto de otra manera, todavía queda un 65 % de camino pendiente de recorrer.

La siguiente tabla contiene la ficha resumen de este subindicador.

**Tabla 4.** Ficha resumen del subindicador “existencia de fiscalías especializadas en delitos de tránsito”

Indicador	Identificar indicadores objetivos/subjectivos	Fiscalías especializadas en movilidad segura
<b>Descripción</b>	Definición del indicador	Mide el nivel de desarrollo institucional de fiscalías o unidades especializadas que armonizan criterios de actuación penal para una respuesta efectiva a los ilícitos contra la movilidad segura, garantizando unidad de criterios en todo el país  Impulsa convenios de colaboración con el resto de organismos, entidades y asociaciones comprometidas con la movilidad segura y la prevención de los siniestros de tránsito, teniendo como objetivo fundamental la reparación integral de las víctimas
<b>Método de cálculo</b>	Porcentaje, tasa de variación, promedio, etc.	Puntuación de 1 a 5 Contribuye a este indicador con ponderación de 1/2

>>

21 <https://www.aiamp.info/index.php/paises/global> [consulta: 21 de mayo de 2026].

&gt;&gt;

Indicador	Identificar indicadores objetivos/subjetivos	Fiscalías especializadas en movilidad segura
<b>Regularidad de captura de la información</b>	Cada cuánto tiempo verificaré el indicador, obtendré evidencias	Cada 6 meses
<b>Periodo de recopilación</b>	Tiempo que estará activo el proyecto/actividad y que podré conseguir datos	Se recogen datos anualmente
<b>Medio/fuente de verificación</b>	Documentación, base de datos, grupo de interés, referente...	Informes de la FICVI, AIAMP, ministerios públicos/fiscalías nacionales, sitios web oficiales, memorias anuales y consultas a asociaciones de víctimas
<b>Herramienta de recopilación de la información</b>	Encuestas, prueba de nivel, <i>focus groups</i> , etc.	Encuestas y entrevistas a miembros de la FICVI; revisión de normativas y estructuras institucionales
<b>Canal de recopilación de la información</b>	Link-internet, reunión presencial, llamada, encuesta anual, otro informe	Informes anuales, memorias y asambleas de la FICVI Foro Iberoamericano de justicia vial FICVI Sitios web de fiscalías nacionales Asambleas OISEVI
<b>Alcance geográfico, población</b>	Nacional, internacional, etc.	Internacional: la región iberoamericana (países miembros del OISEVI) A nivel subnacional: federal/provincial/estatal según corresponda en cada país
<b>Línea/valor base</b>	Situación antes de empezar	Valor base = 10 (bajo desarrollo generalizado en la región, con excepciones aisladas)
<b>Meta</b>	Valor objetivo que se espera alcanzar en un periodo determinado	Alcanzar el 100 % (existencia de fiscalías especializadas consolidadas a nivel nacional en todos los países miembros, con redes coordinadas) en un horizonte de 10 años, alineado con recomendaciones de la FICVI, AIAMP y Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030

Fuente: elaboración propia.

### 3.2. Tipificación de delitos de tránsito

Este subindicador mide el grado de desarrollo del sistema de justicia penal en relación con los delitos de tránsito y las conductas que suponen un grave riesgo vial. Se consideran los delitos relacionados con la movilidad segura, especialmente la conducción bajo los efectos del alcohol y/o drogas, así como la velocidad en relación con los homicidios y las lesiones imprudentes.

Tomando como referencia la información recabada en el trabajo *Los delitos de tránsito en Iberoamérica. Hacia una norma común*, de Luis Carlos Rodríguez León<sup>22</sup>, y limitando el análisis a 13 países integrantes de la región OISEVI (Argentina, Chile, Colombia, Costa Rica, El Salvador, España, Guatemala, Honduras, México, Panamá, Paraguay, Perú y Uruguay), se puede realizar una evaluación comparativa de los agravantes del homicidio imprudente en tránsito.

Este subindicador se ha puntuado de la siguiente manera:

- 1 punto: si el país reconoce el tipo básico, pero no ninguna agravante.
- 2 puntos: si el país reconoce el tipo básico y solo una agravante entre alcohol o drogas.
- 3 puntos: si el país reconoce el tipo básico, el agravante por alcohol y drogas, pero no por velocidad ni múltiples víctimas.
- 4 puntos: si el país reconoce el tipo básico y al menos tres agravantes, incluyendo alcohol y drogas, pero le falta una agravante secundaria (velocidad o múltiples víctimas).
- 5 puntos: si el país reconoce el tipo básico y las cuatro agravantes (alcohol, drogas, velocidad y múltiples víctimas).

En primer lugar, el 100 % de los países analizados tipifican el tipo básico, lo que demuestra consenso absoluto sobre la necesidad de sancionar penalmente la muerte causada por imprudencia vial.

En cuanto a las agravantes, existe una marcada homogeneidad respecto al consumo de sustancias: el 92,3 % de los países contemplan el alcohol como agravante y el mismo porcentaje prevé las drogas. Esto confirma que, dentro de los países del OISEVI, la conducción bajo efectos de sustancias constituye el principal factor de agravación penal.

Por el contrario, la velocidad aparece como agravante expresa solo en el 46,1 % de los ordenamientos, lo que evidencia una menor uniformidad normativa. La pluralidad de víctimas (siniestros con más de una víctima) se reconoce en el 53,8 % de los países, lo que refleja una tendencia mayoritaria, aunque no consolidada.

En síntesis, el análisis muestra una fuerte convergencia regional en materia de alcohol y drogas, y una armonización parcial respecto a velocidad y múltiples víctimas, lo que sugiere que existe una base común relevante, aunque todavía con diferencias técnicas en ciertos aspectos de agravación.

Por último, la siguiente tabla contiene la ficha resumen de este indicador.

<sup>22</sup> <https://editorialastigi.com/producto/los-delitos-de-transito-en-iberoamerica-hacia-una-norma-comun-luis-carlos-rodriguez-leon/> [consulta: 21 de mayo de 2026].

Tabla 5. Ficha resumen del subindicador “tipificación de delitos de tránsito”

Indicador	Identificar indicadores objetivos/subjetivos	Tipificación de delitos de tránsito
<b>Descripción</b>	Definición del indicador	Mide la existencia del tipo básico de homicidio imprudente en tránsito y la presencia de agravantes (alcohol, drogas, velocidad y múltiples víctimas) en los países miembros del OISEVI, como indicador de la capacidad normativa para sancionar hechos de tránsito y proteger a las víctimas
<b>Método de cálculo</b>	Porcentaje, tasa de variación, promedio, etc.	Puntuación de 1 a 5 Contribuye a este indicador con ponderación de 1/2
<b>Regularidad de captura de la información</b>	Cada cuánto tiempo verificaré el indicador, obtendré evidencias	Se recogen datos anualmente
<b>Periodo de recopilación</b>	Tiempo que estará activo el proyecto/actividad y que podré conseguir datos	Se recogen datos anualmente durante el proyecto, con posibilidad de actualización durante 3 años o según modificaciones normativas
<b>Medio/fuente de verificación</b>	Documentación, base de datos, grupo de interés, referente...	Informes del OISEVI, reportes oficiales de movilidad segura, memorias anuales de ministerios públicos/fiscalías nacionales y documentación de asociaciones de víctimas
<b>Herramienta de recopilación de la información</b>	Encuestas, prueba de nivel, <i>focus groups</i> , etc.	Revisión documental, análisis de normativas, entrevistas con expertos y funcionarios de movilidad segura y justicia
<b>Canal de recopilación de la información</b>	Link-internet, reunión presencial, llamada, encuesta anual, otro informe	Documentación en línea e impresa, informes anuales, reuniones virtuales con referentes institucionales, consultas a bases de datos del OISEVI y memorias oficiales de fiscalías nacionales
<b>Alcance geográfico, población</b>	Nacional, internacional, etc.	Internacional: la región iberoamericana (países miembros del OISEVI) A nivel subnacional: federal/provincial/estatal según corresponda en cada país
<b>Línea/valor base</b>	Situación antes de empezar	Valor base = 10 (bajo nivel de armonización normativa regional, con diferencias entre países y ausencia de un puntaje uniforme de agravantes)
<b>Meta</b>	Valor objetivo que se espera alcanzar en un periodo determinado	Alcanzar el 100 % de armonización mínima entre los países del OISEVI, con todos los Estados evaluados según el sistema de puntuación 1-5, de manera que se garantice la inclusión de los principales agravantes y un marco normativo sólido que respalde la protección integral de las víctimas de delitos de tránsito en un horizonte de 5 a 10 años

Fuente: elaboración propia.

### 3.3. Indicador final “justicia vial”

El indicador final de cada país se calcula como la media de los dos subindicadores anteriores. Cuando un país solo tiene puntuación para uno de los dos indicadores (normalmente, existencia de fiscalías), la puntuación final coincide con la de dicho subindicador.

A nivel regional, este indicador se calcula como la suma de la puntuación de todos los países que han sido evaluados dividida entre la máxima puntuación posible en la región (número de países x 5 puntos), y expresado en porcentaje. En este caso, se obtienen 40,5 de los 80 puntos totales posibles (16 países x 5 puntos posibles = 80 puntos totales posibles), lo que significa un 51 % de camino recorrido o, visto de otra manera, todavía queda un 49 % de camino pendiente de recorrer en relación con este indicador.

## 4. Indicador “atención sanitaria de emergencias, cuidados críticos, operatorios y de rehabilitación”

El indicador sobre atención sanitaria de emergencias, cuidados críticos, operatorios y de rehabilitación considera las siguientes dimensiones:

- a) Legislación.
- b) Evaluación nacional.
- c) Número de emergencias único gratuito.
- d) Tiempo de respuesta.
- e) Certificación de atención prehospitalaria.
- f) Información de lesiones no fatales (distingue por gravedad).

### a) Legislación<sup>23</sup>

- El país obtiene 1,25 puntos si cuenta con una ley del buen samaritano (p. ej., brinda protección legal de las personas que de buena fe asisten a quienes se lesionan)<sup>24</sup>.
- El país obtiene otros 1,25 puntos si exige que los establecimientos de salud (públicos y privados) brinden atención de emergencias a cualquier persona que llegue con una emergencia de salud.

<sup>23</sup> Organización Panamericana de la Salud. *Salvar vidas promoviendo un enfoque de sistemas de tránsito seguros en las Américas*. Washington, D.C.: OPS, 2024. Disponible en: <https://www.paho.org/pub/es/salvar-vidas-promoviendo-enfoque-sistemas-seguros-america/gestion-institucional-seguridad-vial.html> [consulta: 21 de mayo de 2026].

<sup>24</sup> [https://es.wikipedia.org/wiki/Leyes\\_del\\_buen\\_samaritano](https://es.wikipedia.org/wiki/Leyes_del_buen_samaritano) [consulta: 21 de mayo de 2026].

- El país obtiene otros 1,25 puntos si cuenta con legislación que garantiza la atención médica de rehabilitación “sin excepción”.
- El país obtiene otros 1,25 puntos finales si cuenta con acceso gratuito a los servicios públicos y gubernamentales para la asistencia psicológica.

#### **b) Evaluación nacional**

- El país obtiene 0 puntos si no se ha realizado alguna vez en su país una evaluación estandarizada a escala nacional de los sistemas de atención prehospitalaria y hospitalaria de urgencias.
- El país obtiene 2,5 puntos si se ha realizado alguna vez en su país una evaluación estandarizada a escala nacional de los sistemas de atención prehospitalaria y hospitalaria de urgencias en la que se han identificado acciones prioritarias para mejorar la atención y una hoja de ruta para su implementación.
- El país obtiene 5 puntos si se ha avanzado en la implementación de al menos 5 de las prioridades identificadas en la hoja de ruta de la evaluación nacional.

#### **c) Número de emergencias único gratuito**

- El país obtiene 0 puntos si no hay ningún número de acceso a los servicios de atención de urgencias.
- El país obtiene 1,25 puntos si hay uno o más números de acceso a los servicios de atención de urgencias con cobertura parcial. Hay zonas del país sin cobertura.
- El país obtiene 2,5 puntos si hay muchos números de acceso a los servicios de atención de urgencias que, en conjunto, proporcionan cobertura a todo el país. No hay un número único para todo el país, pero todas las zonas tienen cobertura a través de algún número.
- El país obtiene 3,75 puntos si hay un número de acceso a los servicios de atención de urgencias con cobertura para todo el país, pero también hay otros números con cobertura parcial. En todas las zonas del país hay cobertura a través de algún número.
- El país obtiene 5 puntos si hay un número único de acceso a los servicios de atención de urgencias con cobertura para todo el país. En todas las zonas se utiliza este número y no existe ningún otro.

**d) Tiempo de respuesta** (subindicador alineado a la meta 12 voluntaria de desempeño en la esfera de la seguridad vial<sup>25,26</sup>):

- El país obtiene 0 puntos si no cuenta con una meta de tiempos de respuesta, ni se miden los tiempos de respuesta.
- El país obtiene 1,25 puntos si cuenta con una meta de tiempos de respuesta a nivel nacional.
- El país obtiene 2,5 puntos si se miden los tiempos de respuesta (al menos a nivel subnacional, para todas las emergencias sin distinguir las lesiones de tránsito).
- El país obtiene 3,75 puntos si se miden los tiempos de respuesta a nivel nacional para personas con lesiones de tránsito graves (definición estándar del OISEVI).
- El país obtiene 5 puntos si se miden los tiempos de respuesta para personas con lesiones de tránsito graves (definición estándar del OISEVI) y se alcanza la meta.

**e) Certificación de atención prehospitalaria**

- El país obtiene 0 puntos si no existe una vía de certificación oficial avalada por el gobierno para los proveedores de atención prehospitalaria.
- El país obtiene 2,5 puntos si se está tomando ventaja del curso BEC de OMS/CICR (u otro análogo) para certificar el conocimiento y las habilidades básicas de atención de emergencias en personal de salud.
- El país obtiene 5 puntos si existe una vía de certificación oficial avalada por el gobierno para los proveedores de atención prehospitalaria.

**f) Información de lesiones no fatales (distingue por gravedad)**

- El país obtiene 0 puntos si no cuenta con registros de personas lesionadas que sobreviven.
- El país obtiene 1,7 puntos si cuenta con información sobre personas con lesiones no fatales subnacionales o en algunos establecimientos dispersos.
- El país obtiene 3,5 puntos si cuenta con información sobre personas con lesiones no fatales a nivel nacional.

25 Metas mundiales de desempeño en la esfera de la seguridad vial adoptadas por los Estados miembros en 2017. Disponible en: <https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/19085-s...> [consulta: 21 de mayo de 2026].

26 GRSP/VIAS Institute. *Towards the 12 voluntary global targets for road safety: Guidance for countries on activities and measures to achieve the voluntary global road safety performance targets*. Disponible en: <https://www.grsproadsafety.org/wp-content/uploads/2020/02/Towards-the-12-Voluntary-Global-Targets-f...> [consulta: 21 de mayo de 2026].

- El país obtiene 5 puntos si dispone de información sobre personas con lesiones no fatales a nivel nacional e identifica a personas con lesiones graves y el porcentaje que sufren consecuencias permanentes con los indicadores estándar promovidos por el OISEVI.

La puntuación final de cada país se calcula como la media de todas las anteriores.

Por último, la siguiente tabla contiene la ficha resumen de este indicador.

**Tabla 6.** Ficha resumen del indicador “atención sanitaria de emergencias, cuidados críticos, operatorios y de rehabilitación”

Indicador	Identificar indicadores objetivos/subjectivos	Atención sanitaria de emergencias, cuidados críticos, operatorios y de rehabilitación
<b>Descripción</b>	Definición del indicador	El indicador describe la situación de los países en seis aspectos clave relacionados con la atención sanitaria de emergencias
<b>Método de cálculo</b>	Porcentaje, tasa de variación, promedio, etc.	Puntuación de 1 a 5 en cada uno de los subindicadores El indicador final se obtiene como media simple de las puntuaciones de los diferentes subindicadores
<b>Regularidad de captura de la información</b>	Cada cuánto tiempo verificaré el indicador, obtendré evidencias	Anual
<b>Periodo de recopilación</b>	Tiempo que estará activo el proyecto/actividad y que podré conseguir datos	Antes de cada actualización del IIMS
<b>Medio/fuente de verificación</b>	Documentación, base de datos, grupo de interés, referente...	Referencias técnicas o informes en donde se refleja la información Seguimiento con los expertos que responden a la encuesta
<b>Herramienta de recopilación de la información</b>	Encuestas, prueba de nivel, <i>focus groups</i> , etc.	Encuesta a países
<b>Canal de recopilación de la información</b>	Link-internet, reunión presencial, llamada, encuesta anual, otro informe	Contacto directo por email con los expertos participantes en la encuesta (países miembros de la OPS).
<b>Alcance geográfico, población</b>	Nacional, internacional, etc.	Países miembros del OISEVI
<b>Línea/valor base</b>	Situación antes de empezar	La reflejada por la primera oleada de encuestas en 2026
<b>Meta</b>	Valor objetivo que se espera alcanzar en un periodo determinado	N/A

## Hoja de ruta propuesta para la aplicación del indicador

La incorporación del indicador de Atención sanitaria de emergencias, cuidados críticos, operatorios y de rehabilitación al IIMS se propone en cuatro fases:

### *Fase 1. Presentación sin puntuaciones (antes de junio de 2026)*

El indicador se incluye en la versión del IIMS que se presentará en el marco de las reuniones que se celebrarán en Madrid en junio de 2026, preparatorias de la Cumbre Iberoamericana de Jefas y Jefes de Estado y de Gobierno de la SEGIB que tendrá lugar en el mes de noviembre de 2026 en Madrid, con su descripción metodológica completa, sus cinco componentes y la escala de puntuación, pero sin puntuaciones por país. Esta fase permite visibilizar el indicador ante la comunidad iberoamericana de seguridad vial, validar su arquitectura y generar interés en los países para participar en la fase de recolección de datos.

### *Fase 2. Diseño y envío de encuesta (julio de 2026)*

Tras dichas reuniones de junio de 2026 en Madrid, el equipo técnico de la OPS diseñará un instrumento de encuesta estructurada dirigido a las autoridades nacionales de transporte y seguridad vial de los países miembros. La encuesta operacionaliza los elementos verificables de cada componente en preguntas cerradas con opciones de respuesta y solicita evidencia documental de soporte. El envío se programa para julio de 2026.

### *Fase 3. Validación y asignación de puntuaciones (agosto-septiembre de 2026)*

El equipo técnico procesa las respuestas recibidas, triangula con fuentes secundarias (OMS, OPS, IRTAD, Transport Starter Data Kits) y asigna puntuaciones preliminares a cada país. Los países con puntuaciones incompletas o inconsistentes son contactados para aclaración. Al final de esta fase se dispone de una primera matriz de puntuaciones por país y componente.

### *Fase 4. Incorporación al documento final del IIMS (octubre de 2026)*

Las puntuaciones validadas se incorporan al documento final del IIMS antes de la Cumbre Iberoamericana de Seguridad Vial de noviembre de 2026. El indicador se presenta con su ficha técnica completa, la matriz de puntuaciones por país y las recomendaciones de acción diferenciadas según el nivel de puntuación de cada país.

## 5. Indicador “transporte público”

### Función

El transporte público constituye la columna vertebral de la movilidad urbana en Iberoamérica y, al mismo tiempo, uno de los espacios donde se concentran las condiciones de mayor vulnerabilidad para los usuarios. Garantizar que los sistemas de transporte colectivo operen con estándares

de seguridad verificables —tanto en su dimensión vial como en la protección integral de los pasajeros— es una obligación del Estado y una condición indispensable para avanzar hacia el Sistema Seguro. El presente indicador evalúa si un país cuenta con los elementos mínimos necesarios para que el transporte público opere como un sistema seguro, accesible, regulado y orientado a proteger la vida de las personas que lo utilizan<sup>27</sup>.

## Eficacia

La evidencia internacional disponible muestra que los países que regulan, supervisan y mejoran de forma sistemática la seguridad de su transporte público reducen significativamente la siniestralidad asociada a este modo, mejoran la percepción de seguridad de los usuarios y contribuyen a la reducción del uso del vehículo privado —con los beneficios que esto implica para la seguridad vial general (Hidalgo & Huizenga, 2013; Pojani & Stead, 2015; Vasconcellos, 2014). La eficacia de estas intervenciones es alta cuando el Estado organiza, regula y supervisa esta función de manera sostenida.

## Problema

El transporte público en Iberoamérica opera, en la mayoría de los países, con una regulación fragmentada, unas capacidades institucionales limitadas para la supervisión operativa y una ausencia casi generalizada de datos desagregados sobre siniestralidad asociada a este modo de transporte. El documento constitutivo del Índice Iberoamericano de Movilidad Segura (IIMS) reconoce explícitamente que el transporte público fue excluido de la primera versión del índice “principalmente por no disponer de datos a nuestro alcance” (Fundación Mapfre *et al.*, 2026, p. 24), y que su incorporación es una acción urgente y prioritaria para la región. Esta brecha no es menor: en países como Brasil, México y Colombia, el transporte público —autobuses, microbuses, colectivos, BRT— está directamente involucrado en una proporción significativa de los siniestros viales graves, con especial impacto sobre peatones, ciclistas y los propios usuarios del sistema (Vasconcellos, 2014; Hidalgo & Huizenga, 2013; Pojani & Stead, 2015). La ausencia de un indicador estructurado para esta dimensión representa una laguna crítica en la arquitectura del IIMS.

## Propuesta

Se propone un indicador de transporte público para la seguridad vial, diseñado para valorar si un país cuenta con los elementos mínimos necesarios para que el transporte colectivo opere con capacidad real de protección de la vida. El indicador adopta la misma arquitectura metodológica del indicador de Fiscalización del IIMS: cinco componentes verificables, escala de 0 a 5 puntos, preguntas rectoras, descripción de cada componente y tabla de interpretación con recomendaciones de acción. A partir de la versión 2.0, el indicador incorpora una escala ternaria por

---

<sup>27</sup> Este indicador ha sido desarrollado por el Ing. Jaime Allen Monge, PhD, Unidad de Seguridad Vial y Transporte, Programa de Infraestructura de Transporte, LanammeUCR (Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales de la Universidad de Costa Rica), en el marco del Índice Iberoamericano de Movilidad Segura (IIMS), con el respaldo del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI).

componente (0 / 0,5 / 1 punto), que permite reconocer situaciones intermedias en las que la mayoría de los elementos verificables están presentes, pero uno o dos permanecen ausentes con justificación documentada. Esta escala aumenta la sensibilidad diagnóstica del indicador sin modificar su rango total de 0 a 5 puntos.

## Componentes

El indicador se estructura en cinco componentes que reflejan las condiciones institucionales, normativas, operativas y de datos necesarias para que el transporte público contribuya activamente a la seguridad vial.

**Tabla 7.** Componentes del indicador “transporte público”

	Componente	Pregunta rectora
1	<b>Compromiso político y gobernanza</b>	¿El Estado reconoce la seguridad del transporte público como prioridad en su política de movilidad segura?
2	<b>Marco normativo y regulación de la seguridad</b>	¿El país cuenta con un marco normativo que regule la seguridad vial de los operadores y vehículos de transporte público?
3	<b>Capacidad institucional de supervisión</b>	¿Las autoridades competentes cuentan con capacidad real para supervisar la seguridad del transporte público?
4	<b>Gestión de datos y siniestralidad</b>	¿El país registra, publica y utiliza datos desagregados de siniestralidad asociada al transporte público?
5	<b>Protección integral de usuarios</b>	¿El sistema de transporte público cuenta con medidas verificables para proteger la seguridad e integridad de sus usuarios?

Fuente: elaboración propia.

## Escala de puntuación por componente

Cada componente se valora con la siguiente escala.

**Tabla 8.** Escala de puntuación por componente

Puntuación	Criterio
<b>1 punto</b>	Se verifican todos los elementos del componente
<b>0,5 puntos</b>	Se verifica la mayoría de los elementos; la ausencia de 1 o 2 subcondiciones está documentada y justificada (proceso en curso, limitación técnica reconocida oficialmente, etc.)
<b>0 puntos</b>	Se verifica menos de la mitad de los elementos, o no existe información suficiente para la evaluación

Fuente: elaboración propia.

La puntuación total del indicador oscila entre 0 y 5 puntos (suma de los cinco componentes).

## 1. Compromiso político y gobernanza

### 1.1. Pregunta rectora

¿El Estado reconoce la seguridad del transporte público como una prioridad explícita en su política pública de movilidad segura?

### 1.2. Descripción del componente

Este componente identifica si la seguridad del transporte público ha sido reconocida de manera explícita como un eje prioritario en la agenda pública de movilidad segura del país. La evidencia muestra que la mejora sostenida de la seguridad en el transporte público requiere una definición política clara, una agencia líder con mandato formal y mecanismos de coordinación interinstitucional (Pojani & Stead, 2015; Hidalgo & Huizenga, 2013). Este componente se limita a verificar la existencia de esa definición y de los mecanismos institucionales mínimos que la sostienen. No evalúa resultados de siniestralidad. Para efectos de este indicador, se considera la presencia de todos los siguientes elementos:

- Reconocimiento explícito de la seguridad del transporte público como prioridad en la estrategia nacional de movilidad segura o en el plan nacional de transporte vigente.
- Agencia líder o punto focal formal con mandato para coordinar la seguridad del transporte público (puede ser la agencia de transporte, la agencia de seguridad vial o un organismo análogo).
- Mecanismo de coordinación interinstitucional entre la autoridad de transporte y la autoridad de seguridad vial, con evidencia de funcionamiento (actas, informes, convenios).
- Presupuesto identificable —aunque sea parcial— destinado a mejorar la seguridad del transporte público.

**Puntuación:** 1 punto si se verifican todos los elementos; 0,5 puntos si la mayoría están presentes y la ausencia de 1-2 está documentada, y 0 puntos si se verifica menos de la mitad o no hay información suficiente.

## 2. Marco normativo y regulación de la seguridad

### 2.1. Pregunta rectora

¿El país cuenta con un marco normativo que regule la seguridad vial de los operadores, los vehículos y las condiciones de operación del transporte público?

## 2.2. Descripción del componente

Este componente identifica si existe un marco normativo que establezca de manera explícita las condiciones de seguridad que deben cumplir los operadores, los conductores y los vehículos de transporte público. La evidencia internacional muestra que la regulación es condición necesaria —aunque no suficiente— para que la seguridad del transporte público mejore de forma sostenida (Pojani & Stead, 2015; Hidalgo & Huizenga, 2013; OMS, 2023). Este componente no evalúa el nivel de cumplimiento de la normativa, sino su existencia y cobertura. Para efectos de este indicador, se considera la presencia de todos los siguientes elementos:

- Requisitos mínimos de seguridad para vehículos de transporte público (edad máxima de la flota, condiciones técnicas mínimas, cinturones de seguridad en asientos, sistemas de retención para pasajeros de pie en autobuses urbanos, según aplique).
- Regulación de las condiciones de trabajo de los conductores: horas máximas de conducción, periodos de descanso obligatorio, prohibición de conducir bajo efectos de alcohol o drogas, con mecanismos de verificación.
- Habilitación y renovación periódica de licencias específicas para conductores de transporte público, con requisitos de formación diferenciados respecto a la licencia general.
- Normativa de infraestructura de paradas y terminales que contemple condiciones mínimas de seguridad vial para el ascenso y descenso de pasajeros (señalización, separación de flujos, iluminación).
- Obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil para vehículos de transporte público, con cobertura mínima verificable para pasajeros y terceros.

**Puntuación:** 1 punto si se verifican todos los elementos; 0,5 puntos si la mayoría están presentes y la ausencia de 1-2 está documentada. 0 puntos si se verifica menos de la mitad o no hay información suficiente.

## 3. Capacidad institucional de supervisión

### 3.1. Pregunta rectora

¿Las autoridades competentes cuentan con la capacidad institucional mínima para supervisar de manera sostenida la seguridad del transporte público?

### 3.2. Descripción del componente

Este componente identifica si existe capacidad institucional real para que la supervisión de la seguridad del transporte público pueda realizarse de manera continua y efectiva. La supervisión requiere no solo una base normativa, sino también recursos humanos capacitados, equipamiento técnico, protocolos de inspección y mecanismos de sanción operativos (Hidalgo & Huizenga, 2013; Pojani & Stead, 2015; Sagaris & Tiznado, 2020). Uno de los déficits más frecuentes en la región es

precisamente la ausencia de equipos técnicos especializados dentro de los organismos de transporte: los funcionarios a cargo de la supervisión carecen de formación específica en seguridad vial aplicada al transporte público, lo que limita la efectividad de los procesos de control incluso cuando existe normativa y equipamiento. Este componente no evalúa la cobertura territorial de la supervisión, sino la existencia de las condiciones institucionales que la hacen posible. Para efectos de este indicador, se considera la presencia de todos los siguientes elementos:

- Unidad o área específica dentro de la autoridad de transporte con responsabilidad formal y asignada sobre la supervisión de la seguridad operativa del transporte público.
- Equipo humano capacitado en seguridad vial aplicada al transporte público: la unidad de supervisión cuenta con personal que ha recibido formación específica en seguridad vial en el contexto del transporte colectivo (no solo habilitación general de tránsito), con evidencia documentada de dicha capacitación (cursos, certificaciones, programas de formación continua).
- Personal asignado a labores de inspección y control de condiciones de seguridad de la flota y de los conductores.
- Equipamiento técnico para la verificación de condiciones mecánicas y de seguridad de los vehículos (fosas de inspección, equipos de medición de frenos, emisiones, luces, etc.).
- Protocolos de inspección documentados para la verificación periódica de la flota y de las condiciones de los conductores (alcoholimetría, fatiga, documentación).
- Mecanismo de sanción operativo: las infracciones detectadas se registran, procesan administrativamente y derivan en sanciones efectivas (multas, suspensión de habilitación, retiro de vehículo).
- Registro público o accesible de operadores habilitados, con información actualizada sobre el estado de su habilitación.

**Puntuación:** 1 punto si se verifican todos los elementos; 0,5 puntos si la mayoría están presentes y la ausencia de 1-2 está documentada, y 0 puntos si se verifica menos de la mitad o no hay información suficiente.

## 4. Gestión de datos y siniestralidad

### 4.1. Pregunta rectora

¿El país registra, sistematiza y publica datos desagregados sobre la siniestralidad asociada al transporte público?

### 4.2. Descripción del componente

Este componente identifica si el país cuenta con un sistema de registro y publicación de datos de siniestralidad que permita identificar, analizar y reducir los riesgos específicos del transporte

público. La ausencia de datos desagregados por modo de transporte es una de las principales barreras para la formulación de políticas efectivas en la región (Fundación Mapfre *et al.*, 2026; OMS, 2023; Vasconcellos, 2014). Este componente no evalúa la calidad estadística del sistema de registro, sino la existencia de mecanismos mínimos de captura, procesamiento y publicación de datos. Para efectos de este indicador, se considera la presencia de todos los siguientes elementos:

- Registro desagregado por modo: los datos de siniestros viales del país permiten identificar los siniestros en los que está involucrado un vehículo de transporte público (autobús, BRT, colectivo, minibús, etc.).
- Desagregación por tipo de usuario afectado: los datos permiten distinguir entre pasajeros del vehículo de transporte público, conductores, peatones y ciclistas como víctimas del siniestro.
- Publicación periódica: los datos se publican al menos anualmente en un formato accesible (informe oficial, base de datos pública, portal de datos abiertos).
- Uso de los datos en la política pública: existe evidencia de que los datos de siniestralidad del transporte público han sido utilizados para fundamentar decisiones de política (planes de mejora, cambios normativos, programas de renovación de flota).
- Mecanismo de reporte obligatorio de siniestros por parte de los operadores de transporte público a la autoridad competente.

**Puntuación:** 1 punto si se verifican todos los elementos; 0,5 puntos si la mayoría están presentes y la ausencia de 1-2 está documentada, y 0 puntos si se verifica menos de la mitad o no hay información suficiente.

## 5. Protección integral de usuarios

### 5.1. Pregunta rectora

¿El sistema de transporte público cuenta con medidas verificables para proteger la seguridad física e integridad personal de sus usuarios?

### 5.2. Descripción del componente

Este componente identifica si el sistema de transporte público ha implementado medidas concretas orientadas a proteger a los usuarios de los dos principales riesgos a los que se enfrentan: los siniestros viales durante el viaje y las agresiones, acoso o violencia en el entorno del transporte. La evidencia regional muestra que ambas dimensiones afectan de manera desproporcionada a los usuarios más vulnerables —mujeres, personas mayores, personas con discapacidad y niños— y que su abordaje conjunto es condición para garantizar el derecho a una movilidad segura e inclusiva (Tiznado-Aitken *et al.*, 2024; Quinones, 2020; Jaitman, 2020; Cardoso *et al.*, 2023).

Para efectos de este indicador, se considera la presencia de todos los siguientes elementos:

- Programa de renovación o mejora de flota con criterios de seguridad verificables: el país cuenta con un programa activo —con metas, presupuesto y evidencia de ejecución— orientado a mejorar las condiciones de seguridad de los vehículos de transporte público en circulación.
- Protocolo de atención a víctimas de siniestros en transporte público: existe un procedimiento formal y conocido por los operadores para la atención inmediata de pasajeros lesionados en siniestros, incluyendo notificación a emergencias, asistencia en el lugar y reporte a la autoridad.
- Medidas de seguridad en infraestructura de paradas y terminales: existen intervenciones verificables en las principales paradas y terminales orientadas a reducir el riesgo de atropellos, caídas y agresiones (iluminación adecuada, separación de flujos peatonales y vehiculares, señalización, cámaras de vigilancia en terminales de alta demanda).
- Mecanismo de reporte y atención de incidentes de violencia y acoso en el transporte público: existe un canal oficial (línea telefónica, aplicación, botón de pánico u otro) para que los usuarios reporten incidentes de violencia o acoso, con protocolo de respuesta documentado.
- Indicadores de seguridad publicados: el operador o la autoridad de transporte publica periódicamente al menos un indicador de seguridad del sistema (tasa de siniestros por kilómetro recorrido, número de incidentes reportados, cobertura de flota renovada u otro equivalente).

**Puntuación:** 1 punto si se verifican todos los elementos; 0,5 puntos si la mayoría están presentes y la ausencia de 1-2 está documentada, y 0 puntos si se verifica menos de la mitad o no hay información suficiente.

### Interpretación del indicador y orientación para la acción

El indicador de transporte público para la seguridad vial se expresa como la suma de cinco componentes, con un rango de 0 a 5 puntos. Cada punto representa la presencia de una condición necesaria para que el transporte público opere como un sistema activo de protección de la vida. Su interpretación se vincula directamente con la capacidad del país para garantizar que el transporte colectivo contribuya a reducir —y no a incrementar— la siniestralidad vial.

**Tabla 9.** Escala de puntuación del indicador

Puntuación	Lectura	Recomendación
<b>5 puntos</b>	El transporte público opera como un sistema de movilidad segura con coherencia plena entre política pública, normativa, supervisión, datos y protección de usuarios. El país cuenta con las condiciones institucionales para mejorar de forma continua y verificable la seguridad de este modo de transporte	Mantener la consistencia institucional, fortalecer el uso de inteligencia de datos para la toma de decisiones y asegurar la evaluación periódica de los resultados de la política de seguridad en transporte público

>>

&gt;&gt;

Puntuación	Lectura	Recomendación
<b>4-4,5 puntos</b>	El sistema está estructurado con capacidades institucionales sólidas y procesos en su mayoría completos. Sin embargo, alguna condición —habitualmente la gestión de datos o la protección integral de usuarios— no alcanza el estándar mínimo requerido. El efecto protector existe, pero no alcanza su máximo potencial	Identificar el componente con menor puntuación y desarrollar un plan de acción específico con metas anuales verificables. Fortalecer la publicación de indicadores de seguridad del sistema
<b>3-3,5 puntos</b>	El transporte público cuenta con estructura normativa e institucional, pero el proceso es incompleto: la supervisión no cubre todos los elementos requeridos o los datos de siniestralidad no se gestionan de forma sistemática. Esto debilita la capacidad del sistema para identificar y corregir riesgos	Consolidar la gestión de datos como proceso continuo y fortalecer la capacidad de supervisión operativa. Asegurar que las infracciones detectadas deriven en sanciones efectivas y en mejoras verificables
<b>2-2,5 puntos</b>	Existen elementos formales —normativa o reconocimiento político—, pero el transporte público no opera como un sistema coherente de seguridad. La supervisión es débil o inexistente, y los datos de siniestralidad no están disponibles o no se utilizan para la toma de decisiones	Desarrollar capacidades institucionales en la autoridad de transporte, con enfoque en formación, equipamiento y organización para la supervisión de la seguridad. Establecer mecanismos básicos de registro y publicación de siniestros
<b>0-1,5 puntos</b>	El transporte público carece de sustento estructural en materia de seguridad vial. No existe una definición política clara, ni un marco normativo o institucional que permita supervisar las condiciones de seguridad. En este contexto, el transporte público opera como un factor de riesgo no gestionado en el sistema de movilidad	Establecer la seguridad del transporte público como política pública prioritaria. Desarrollar un marco normativo básico y designar una agencia líder con mandato formal y recursos mínimos asignados

Fuente: elaboración propia.

### Lectura general del indicador

El indicador se centra en la identificación de condiciones institucionales necesarias para el ejercicio de la seguridad vial en el transporte público, sin evaluar resultados finales en materia de siniestralidad. Esta decisión metodológica es coherente con el enfoque general del IIMS: medir capacidades e implementación, no solo resultados, dado que los indicadores de resultado presentan importantes limitaciones de comparabilidad entre países de la región (Fundación Mapfre *et al.*, 2026). La propuesta busca servir de herramienta ejecutiva que permita organizar información disponible, facilitar comparaciones entre países y apoyar la toma de decisiones a nivel estratégico. No busca sustituir sistemas de información más complejos ni indicadores especializados desarrollados por organismos como la OMS, la OPS, el BID o la CEPAL. El diseño del indicador responde a un criterio de claridad y aplicabilidad: se construye a partir de componentes verificables y una lógica ternaria (0 / 0,5 / 1), lo que permite su uso en contextos con distinta disponibilidad de información y fortalece su utilidad para responsables de política pública en toda la región iberoamericana. En conjunto, el indicador ofrece una lectura directa sobre la existencia de condiciones mínimas para que el transporte público opere como una función efectiva de protección de la vida en el tránsito.

## Disponibilidad de datos por país

Con base en la evidencia disponible en la literatura científica y en las fuentes institucionales accesibles, se presenta a continuación una clasificación indicativa de los países de la región según su disponibilidad de datos para la estimación de este indicador.

**Tabla 10.** Países según su disponibilidad de datos para la estimación del indicador “transporte público”

Nivel	Países	Descripción
<b>A - Alta disponibilidad</b>	Brasil, Colombia, México, Chile	Cuentan con sistemas de registro de siniestros desagregados por modo, Transport Starter Data Kits públicos (Zenodo, 1990-2021), regulación formal del transporte público y publicaciones periódicas de indicadores de seguridad
<b>B - Disponibilidad media</b>	Argentina, Perú, Costa Rica, Ecuador	Datos disponibles en fuentes institucionales, pero con brechas de actualización o desagregación incompleta por modo de transporte
<b>C - Disponibilidad limitada</b>	Bolivia, Paraguay, Uruguay, Honduras, El Salvador, Nicaragua, Panamá, Guatemala	Datos fragmentados, principalmente disponibles a través de fuentes internacionales (OMS, OPS, IRTAD). Regulación del transporte público con brechas normativas significativas
<b>D - Disponibilidad muy limitada</b>	Cuba, Haití, República Dominicana, Venezuela	Evidencia escasa en literatura científica y fuentes institucionales. Requieren esfuerzos de levantamiento primario de información

Fuente: elaboración propia.

## Hoja de ruta propuesta para la aplicación del indicador

La incorporación del indicador de Transporte público para la seguridad vial al IIMS se propone en cuatro fases, diseñadas para no sobrecargar las capacidades operativas del OISEVI y de los países miembros en el periodo previo a la Cumbre Iberoamericana de Seguridad Vial de noviembre de 2026:

### *Fase 1. Presentación sin puntuaciones (antes de junio de 2026)*

El indicador se incluye en la versión del IIMS que se presentará en el marco de las reuniones que se celebrarán en Madrid en junio de 2026, preparatorias de la Cumbre Iberoamericana de Jefas y Jefes de Estado y de Gobierno de la SEGIB que tendrá lugar en el mes de noviembre de 2026 en Madrid, con su descripción metodológica completa, sus cinco componentes y la escala de puntuación, pero sin puntuaciones por país. Esta fase permite visibilizar el indicador ante la comunidad iberoamericana de seguridad vial, validar su arquitectura y generar interés en los países para participar en la fase de recolección de datos.

### *Fase 2. Diseño y envío de encuesta (julio de 2026)*

Tras dichas reuniones de junio de 2026 en Madrid, el equipo técnico del OISEVI diseñará un instrumento de encuesta estructurada dirigido a las autoridades nacionales de transporte y seguridad vial de los países miembros. La encuesta operacionaliza los elementos verificables de cada componente en

preguntas cerradas con opciones de respuesta y solicita evidencia documental de soporte. El envío se programa para julio de 2026, una vez que el equipo del OISEVI haya recuperado capacidad operativa tras el evento.

### *Fase 3. Validación y asignación de puntuaciones (agosto-septiembre de 2026)*

El equipo técnico procesa las respuestas recibidas, triangula con fuentes secundarias (OMS, OPS, IRTAD, Transport Starter Data Kits) y asigna puntuaciones preliminares a cada país. Los países con puntuaciones incompletas o inconsistentes son contactados para aclaración. Al final de esta fase se dispone de una primera matriz de puntuaciones por país y componente.

### *Fase 4. Incorporación al documento final del IIMS (octubre de 2026)*

Las puntuaciones validadas se incorporan al documento final del IIMS antes de la Cumbre Iberoamericana de Seguridad Vial de noviembre de 2026. El indicador se presenta con su ficha técnica completa, la matriz de puntuaciones por país y las recomendaciones de acción diferenciadas según el nivel de puntuación de cada país.

**Tabla 11.** Ficha resumen del indicador “transporte público para la seguridad vial”

<b>Campo</b>	<b>Contenido</b>
<b>Nombre del indicador</b>	Indicador de transporte público para la seguridad vial
<b>Índice al que pertenece</b>	Índice Iberoamericano de Movilidad Segura (IIMS)
<b>Definición</b>	Mide la existencia de condiciones institucionales mínimas para que el transporte público opere como un sistema activo de protección de la vida en el tránsito
<b>Método de cálculo</b>	Suma de 5 componentes con escala ternaria (0 / 0,5 / 1 punto cada uno). Rango: 0-5 puntos
<b>Escala</b>	0 = ausencia total de condiciones; 5 = sistema integral con coherencia plena
<b>Regularidad de captura</b>	Anual, en caso de decidirse la actualización del IIMS
<b>Periodo de referencia</b>	Año en curso; línea de base: año de primera aplicación
<b>Fuentes de verificación</b>	Estrategias nacionales de transporte y movilidad segura; normativa vigente publicada; informes de organismos supervisores; bases de datos de siniestralidad (OISEVI, OMS, OPS, IRTAD); Transport Starter Data Kits (Zenodo); informes de operadores de transporte; evidencia documental de programas activos
<b>Herramienta de recopilación</b>	Revisión documental + encuesta estructurada a autoridades nacionales de transporte y seguridad vial + triangulación con fuentes internacionales
<b>Alcance geográfico</b>	Países miembros del OISEVI y países iberoamericanos con información disponible
<b>Línea base</b>	Situación verificada en el año de primera aplicación del indicador
<b>Meta</b>	Alcanzar 5 puntos: sistema integral con coherencia plena entre política, normativa, supervisión, datos y protección de usuarios

Fuente: elaboración propia.

## Bibliografía

- Cardoso, M., Santos, T., Tessarolo, L. G. A., Aprigliano, V., & Rodrigues da Silva, A. N. (2023). Exploring the resilience of public transport trips in the face of urban violence from a gender perspective. *Sustainability*, 15(24), 16960. Disponible en: <https://doi.org/10.3390/su152416960> [consulta: 1 de junio de 2026].
- Fundación Mapfre, FICVI, FESVIAL, Fundación Aleática, iRAP, Latin NCAP, CITA, ASEVI, OISEVI, & AICEFOV. (2026). *Recuperando la esperanza: nueva narrativa e Índice Iberoamericano de Movilidad Segura (IIMS). Versión 7 de mayo de 2026*. Fundación Mapfre / OISEVI.
- Hidalgo, D., & Huizenga, C. (2013). Implementation of sustainable urban transport in Latin America. *Research in Transportation Economics*, 40(1), 66-77. Disponible en: <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2012.06.034> [consulta: 1 de junio de 2026].
- Jaitman, L. (2020). Public transport from a gender perspective: Insecurity and victimization in Latin America. The case of Lima and Asuncion metropolitan areas. *Journal of Economics, Race, and Policy*, 3(1), 24-40. Disponible en: <https://doi.org/10.1007/s41996-019-00040-2> [consulta: 1 de junio de 2026].
- Organización Mundial de la Salud (OMS). (2021). *Road traffic injuries*. OMS. Disponible en: <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries> [consulta: 1 de junio de 2026].
- Organización Mundial de la Salud (OMS). (2023). *Global status report on road safety 2023*. OMS. Disponible en: <https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517> [consulta: 1 de junio de 2026].
- Organización Panamericana de la Salud (OPS). (2023). *Implementación de medidas de seguridad vial prioritarias en América Latina y el Caribe*. OPS. Disponible en: <https://doi.org/10.37774/9789275327586> [consulta: 1 de junio de 2026].
- Organización Panamericana de la Salud (OPS). (2024). *Salvar vidas promoviendo un enfoque de sistemas de tránsito seguros en las Américas*. OPS. Disponible en: <https://doi.org/10.37774/9789275329191> [consulta: 1 de junio de 2026].
- Pojani, D., & Stead, D. (2015). Sustainable urban transport in the developing world: Beyond megacities. *Sustainability*, 7(6), 7784-7805. Disponible en: <https://doi.org/10.3390/su7067784> [consulta: 1 de junio de 2026].
- Quinones, L. M. (2020). Sexual harassment in public transport in Bogotá. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 139, 54-69. Disponible en: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.06.018> [consulta: 1 de junio de 2026].
- Sagaris, L., & Tiznado-Aitken, I. (2020). Sustainable transport and gender equity: Insights from Santiago, Chile. In *Advances in Transport Policy and Planning*. Disponible en: <https://doi.org/10.1108/S2044-99412020000012009> [consulta: 1 de junio de 2026].

Tiznado-Aitken, I., Guerrero B., T. E., & Sagaris, L. (2024). Uncovering gender-based violence and harassment in public transport: Lessons for spatial and transport justice. *Journal of Transport Geography*, 114, 103766. Disponible en: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2023.103766> [consulta: 1 de junio de 2026].

Vasconcellos, E. A. (2014). *Urban transport environment and equity: The case for developing countries*. Earthscan / Routledge. Disponible en: <https://doi.org/10.4324/9781315071756> [consulta: 1 de junio de 2026].

*Nota:* este indicador ha sido elaborado como propuesta técnica para su integración en el Índice Iberoamericano de Movilidad Segura (IIMS), en respuesta a la brecha identificada en la primera versión del índice. Su desarrollo es consistente con los criterios metodológicos del IIMS: accionable, verificable, comparable y triangulable. Se propone su validación con los países miembros del OISEVI en el marco del proceso de actualización del índice.

## 6. Indicador “formación de conductores”

Este indicador es clave para la región: es vital, en el sentido literal de la palabra, asegurar que los conductores “saben, pueden y quieren conducir con seguridad”.

El indicador busca garantizar que los conductores tienen los conocimientos, aptitudes, habilidades y, dentro de lo posible, actitudes para una conducción segura. Para ello, se considera necesario realizar una serie de pruebas o exámenes para demostrar que se poseen. A continuación, se valora la existencia de algún tipo de formación, tanto teórica como práctica, que permita adquirir dichos conocimientos y habilidades. Por último, se valora la existencia de algún tipo de reconocimiento médico o psicológico para demostrar las condiciones psicotécnicas necesarias para dicha conducción segura.

Así, la puntuación de este indicador se construye del siguiente modo:

- a) ¿Es necesario superar un examen teórico antes de obtener la licencia de conducción? Puntuación: 1 punto si la respuesta es sí; 0 puntos si la respuesta es NO.
- b) ¿Existe algún tipo de formación teórica obligatoria? Puntuación: 1 punto si la respuesta es sí; 0 puntos si la respuesta es NO.
- c) ¿Es necesario superar un examen práctico antes de obtener la licencia de conducción? Puntuación: 1 punto si la respuesta es sí; 0 puntos si la respuesta es NO.
- d) ¿Existe algún tipo de formación práctica obligatoria? Puntuación: 1 punto si la respuesta es sí; 0 puntos si la respuesta es NO.
- e) ¿Es necesario algún tipo de control médico o psicotécnico antes de obtener la licencia de conducción? Puntuación: 1 punto si la respuesta es sí; 0 puntos si la respuesta es NO.

Para dar respuesta a estas preguntas, se ha consultado a las organizaciones integrantes de la Asociación Iberoamericana de Centros de Educación y Formación Vial (AICEFOV) y a los clubes de automovilistas de la región que participan en el proceso de gestión de las licencias de conducción en sus respectivos países.

Además de la anterior puntuación, los países participantes en esta encuesta han recibido las siguientes preguntas, de nuevo relacionadas con los puntos anteriores:

a) Exámenes teóricos antes de obtener la licencia de conducción. Por favor, describe (información adicional):

1. ¿Es una prueba teórica común e igual para todos los aspirantes en todo el territorio nacional?
2. ¿Cuántas preguntas se realizan?
3. ¿Qué número máximo de fallos se permite (o porcentaje)?
4. ¿La prueba se realiza en papel o utilizando aplicaciones informáticas en ordenadores?

b) Formación teórica obligatoria. Por favor, describe (información adicional):

1. ¿En qué consiste?
2. ¿Quién la imparte?
3. ¿Hay un número mínimo de horas? Si lo hay, ¿cuántas horas?
4. ¿Qué contenidos incluye la formación teórica mínima obligatoria (desarrollar brevemente)?
5. ¿Existe un temario oficial común e igual para todos los aspirantes en todo el territorio nacional?

c) Exámenes prácticos antes de obtener la licencia de conducción. Por favor, describe dicho examen o prueba (información adicional):

1. ¿El vehículo/carro para las prácticas tiene que cumplir algún requisito? Por ejemplo:
2. ¿Antigüedad máxima?
3. ¿Doble mando?
4. ¿Dimensiones?
5. ¿Potencia máxima?

6. Durante el examen, ¿existe un número máximo de faltas permitidas que se puedan realizar (leves, deficientes y eliminatorias)?

7. ¿Algún otro comentario?

d) Formación práctica obligatoria. Por favor, describe (información adicional):

1. ¿En qué consiste?

2. ¿Quién la imparte?

3. ¿Hay un número mínimo de horas?

4. Si lo hay, ¿cuántas horas?

5. ¿Qué contenidos incluye la formación práctica mínima obligatoria (desarrollar brevemente)?

6. ¿Hay unas maniobras mínimas definidas por la autoridad de movilidad segura correspondiente (por ejemplo, giros en circuitos, parqueo (aparcamiento), circulación por ciudad o fuera de ciudad...)?

e) Controles médicos o psicotécnicos antes de obtener la licencia de conducción. Por favor, describe (información adicional):

1. ¿En qué consiste?

2. ¿Quién o dónde se realizan los controles?

3. ¿Las pruebas médicas son iguales en todo el territorio nacional?

Por último, y sin que forme parte de la puntuación de los países, y puesto que en Europa se están planteando su puesta en marcha, la encuesta complementaria distribuida a los países incluye la siguiente pregunta de carácter meramente informativo:

a) ¿Está implantado algún sistema de conducción acompañada o supervisada del conductor antes o después de la obtención del permiso de conducción?

1. ¿Están estipulados los requisitos del acompañante?

2. ¿Cuáles son dichos requisitos?

Los resultados de estas preguntas adicionales se resumirán en un breve informe independiente.

Por último, la siguiente tabla contiene la ficha resumen de este indicador.

Tabla 12. Ficha resumen del indicador “formación de conductores”

Indicador	Identificar indicadores objetivos/subjetivos	Formación de conductores
<b>Descripción</b>	Definición del indicador	El indicador da respuesta a la pregunta de si los conductores tienen los conocimientos, aptitudes, habilidades y, dentro de lo posible, actitudes para una conducción segura
<b>Método de cálculo</b>	Porcentaje, tasa de variación, promedio, etc.	Puntuación de 1 a 5 en cada uno de los subindicadores El indicador final se obtiene como media simple de las puntuaciones de los diferentes subindicadores
<b>Regularidad de captura de la información</b>	Cada cuánto tiempo verificaré el indicador, obtendré evidencias	Anual
<b>Periodo de recopilación</b>	Tiempo que estará activo el proyecto/actividad y que podré conseguir datos	Antes de cada actualización del IIMS
<b>Medio/fuente de verificación</b>	Documentación, base de datos, grupo de interés, referente...	Referencias técnicas o informes en donde se refleja la información Seguimiento con los expertos que responden a la encuesta
<b>Herramienta de recopilación de la información</b>	Encuestas, prueba de nivel, <i>focus groups</i> , etc.	Encuesta a países
<b>Canal de recopilación de la información</b>	Link-internet, reunión presencial, llamada, encuesta anual, otro informe	Contacto directo por email con los expertos participantes en la encuesta (miembros de la AICEFOV)
<b>Alcance geográfico, población</b>	Nacional, internacional, etc.	Países miembros del OISEVI
<b>Línea/valor base</b>	Situación antes de empezar	La reflejada por la primera oleada de encuestas en 2026
<b>Meta</b>	Valor objetivo que se espera alcanzar en un periodo determinado	N/A

Fuente: elaboración propia.

## 7. Indicador “movilidad segura laboral”

La movilidad segura laboral suele ofrecer un retorno social elevado porque impacta directamente en la productividad, los costes empresariales, la continuidad del servicio público y las cadenas logísticas. Además, permite generar mejoras visibles sin depender exclusivamente de las estadísticas policiales.

La función del indicador de movilidad segura laboral (MSL) es medir, de forma sintética y comparable, el grado de desarrollo con el que un país previene, registra, gestiona y reduce los siniestros laborales de tránsito (SLT). Estos comprenden tanto los siniestros producidos durante la jornada laboral o en misión, cuando el desplazamiento forma parte de la actividad profesional, como los siniestros producidos en los desplazamientos *in itinere*, es decir, en los trayectos de ida y regreso entre el domicilio y el lugar de trabajo.

El indicador propone un cambio metodológico relevante: en lugar de descansar exclusivamente en indicadores finales de siniestralidad, incorpora indicadores de capacidad institucional, calidad de la información e implementación preventiva. No solo pretende conocer cuántos siniestros laborales viales existen, sino también si el sistema establecido en cada país está preparado para contabilizarlos, gestionarlos y evitarlos.

La razón de fondo es clara: la movilidad segura laboral es una palanca crítica de salud pública, productividad, competitividad laboral, continuidad operativa y sostenibilidad de los sistemas de protección social.

### 7.1. Variables que componen el indicador de movilidad segura laboral (MSL)

El indicador se compone de tres ejes de variables: Organización, Información y Resultados, que se desarrollan en la siguiente tabla.

**Tabla 13.** Ejes, variables principales y utilidad analítica del indicador de movilidad segura laboral (MSL)

Eje	VARIABLES PRINCIPALES	UTILIDAD ANALÍTICA
<b>Organización</b>	Organismo responsable; hitos normativos; reconocimiento del accidente <i>in itinere</i> como accidente laboral; cobertura a víctimas; inclusión en PRL; planes de movilidad segura; gestión de fatiga; ISO 39001, FIA Road Safety Index y gestión de flotas	Mide la capacidad institucional y el compromiso normativo del país
<b>Información</b>	Registro de SLT como categoría específica; mortalidad o gravedad de los SLT; diferenciación <i>in itinere</i> /en jornada; perfil de las víctimas; tipología de vehículo; series históricas comparables	Mide la calidad del dato y la posibilidad real de vigilancia epidemiológica
<b>Resultados</b>	Probabilidad de fallecer en un SLT (% de fallecidos en SLT/total víctimas SLT); ratio de siniestralidad de SLT (víctimas SLT/población entre 15-65 años); relación SLT/PIB; bajas laborales y costes sanitarios-productivos; peso de los SLT en la mortalidad laboral (fallecidos SLT/fallecidos accidentes laborales)	Mide la efectividad de las intervenciones y su impacto social, laboral y económico

Fuente: elaboración propia a partir de la revisión metodológica del indicador de movilidad segura laboral.

Nota. El indicador se estructura en tres ejes complementarios: Organización, Información y Resultados. Cada eje permite valorar una dimensión específica del desarrollo de la seguridad vial laboral en cada país.

## 7.2. Cómo evaluar el indicador de movilidad segura laboral

La evaluación propuesta es una escala de 1, 3 y 5 puntos, desde un nivel incipiente hasta un nivel institucionalizado. El criterio metodológico más sólido es la doble evidencia obligatoria:

- Evidencia normativa o presupuestaria: leyes, reglamentos, estrategias, partidas específicas y trazabilidad institucional.
- Evidencia de implementación o auditoría: reportes operativos, certificaciones, contratos, resultados de inspección o auditorías externas.

Este enfoque reduce el riesgo de inflar puntuaciones con meras declaraciones programáticas e intenta basarse en la evidencia. A continuación, se describen las variables que componen cada uno de los ejes y la puntuación otorgada.

**Tabla 14.** Criterios de puntuación del eje Organización del indicador de movilidad segura laboral

<b>Eje Organización</b>			
Estructura administrativa para la gestión de la seguridad vial laboral. Mide la capacidad institucional y el compromiso normativo del país			
<b>Indicador crítico</b>	<b>1 punto</b>	<b>3 puntos</b>	<b>5 puntos</b>
<b>Organismo competencias en SVL</b>	No existe un organismo como tal, competencias compartidas por diferentes organismos	Organismo responsable de accidentes laborales con escasa dotación de recursos	Organismo responsable de accidentes laborales con una dotación de recursos robusta
<b>Hitos normativos: normativa PRL</b>	No incluye movilidad laboral	La incluye de forma general	Incluye obligaciones, guías e inspección o verificación
<b>Accidente <i>in itinere</i> como accidente laboral</b>	El accidente <i>in itinere</i> no se considera accidente laboral	El accidente <i>in itinere</i> se considera accidente laboral, pero con una menor cobertura	El accidente <i>in itinere</i> se considera accidente laboral, con la misma cobertura
<b>Cobertura a víctimas</b>	No hay cobertura o solo cobertura sanitaria	Cobertura sanitaria y económica limitadas	Cobertura sanitaria y económica durante todo el periodo de baja
<b>Planes de movilidad segura</b>	Cobertura inferior al 10 % de grandes empleadores	Cobertura entre el 30 y el 50 %	Cobertura superior al 70 % o sectores críticos completos
<b>ISO 39001 / FIA Road Safety Index / Gestión de flotas</b>	Casos aislados	Adopción en sectores críticos	Adopción amplia, sostenida y verificada

Fuente: elaboración propia a partir de la definición metodológica del indicador de movilidad segura laboral.

Nota. Este eje valora la madurez del sistema de información disponible para identificar, registrar y analizar los siniestros laborales de tránsito, incluyendo su gravedad, perfil de víctimas, tipología de vehículo y evolución histórica.

**Tabla 15.** Criterios de puntuación del eje Información del indicador de movilidad segura laboral

<b>Eje Información</b>			
Inteligencia del dato. Mide la disponibilidad y la calidad del dato, así como la posibilidad real de vigilancia epidemiológica			
<b>Indicador crítico</b>	<b>1 punto</b>	<b>3 puntos</b>	<b>5 puntos</b>
Madurez del registro SLT (Accidente Laboral de Tránsito) que permita determinar: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Registro de SLT</li> <li>• Mortalidad o gravedad de los SLT</li> <li>• Diferenciación <i>in itinere</i>/en jornada</li> <li>• Perfil de las víctimas</li> <li>• Tipología de vehículo</li> <li>• Series históricas comparables</li> </ul>	No hay datos o no se diferencian SLT	Hay registro consolidado, pero sin detalle	Hay registro robusto, con detalle de gravedad, perfil de víctimas y diferenciación completa

Fuente: elaboración propia a partir de la definición metodológica del indicador de movilidad segura laboral.

Nota. Este eje valora la madurez del sistema de información disponible para identificar, registrar y analizar los siniestros laborales de tránsito, incluyendo su gravedad, perfil de víctimas, tipología de vehículo y evolución histórica.

**Tabla 16.** Criterios de puntuación del eje Resultados del indicador de movilidad segura laboral

<b>Eje Resultados</b>			
Evaluación del desempeño y logros alcanzados. Mide la efectividad de las intervenciones y su impacto social, laboral y económico ( <i>Medida relativa con respecto al resto de países</i> )			
<b>Indicador crítico</b>	<b>1 punto</b>	<b>3 puntos</b>	<b>5 puntos</b>
<b>Probabilidad de fallecer en un SLT (% de fallecidos en SLT/total víctimas SLT)</b>	Escasa fiabilidad y consistencia del dato o resultado por encima de la media del resto de países	Dato fiable y consistente en el tiempo y en la media del resto de países	Dato fiable y consistente en el tiempo y por debajo de la media del resto de países
<b>Ratio de siniestralidad de SLT (víctimas SLT/población entre 15-65 años)</b>	Escasa fiabilidad y consistencia del dato o resultado por encima de la media del resto de países	Dato fiable y consistente en el tiempo y en la media del resto de países	Dato fiable y consistente en el tiempo y por debajo de la media del resto de países
<b>Relación SLT/PIB;</b>	Resultado por debajo de la media del resto de países	Resultado en la media del resto de países	Resultado por encima de la media del resto de países
<b>Bajas laborales y costes sanitarios-productivos</b>	No hay información de los costes que suponen las bajas laborales y los costes sanitarios	Hay información, pero con escasa fiabilidad y consistencia	Información fiable y consistente
<b>Peso de los SLT en la mortalidad laboral (fallecidos SLT/fallecidos accidentes laborales)</b>	Resultado por debajo de la media del resto de países	Resultado en la media del resto de países	Resultado por encima de la media del resto de países

Fuente: elaboración propia a partir de la definición metodológica del indicador de movilidad segura laboral.

Nota. Este eje valora el desempeño relativo de los países a partir de indicadores de gravedad, siniestralidad, impacto económico, bajas laborales, costes sanitarios-productivos y peso de los siniestros laborales de tránsito en la mortalidad laboral.

### 7.3. Protocolo práctico de evaluación

El protocolo práctico de evaluación de este subindicador se resume en la siguiente lista:

1. Definir el universo de países y el periodo de observación.
2. Verificar si existe un organismo u órgano competente en seguridad vial laboral o en salud y seguridad en el trabajo con competencia explícita sobre movilidad.
3. Comprobar la existencia de registro específico de SLT y si diferencia *in itinere* y en jornada.
4. Extraer series de mortalidad, gravedad y perfil de víctimas.
5. Auditar la existencia real de planes de movilidad segura, gestión de flotas, formación y control de fatiga.
6. Asignar puntuación de 1 a 5 por variable y agregar resultados en un subíndice nacional.

Como cierre metodológico, la siguiente tabla contiene la ficha resumen de este indicador.

**Tabla 17.** Ficha resumen del indicador “movilidad segura laboral”

Indicador	Identificar indicadores objetivos/subjetivos	Movilidad segura laboral
<b>Descripción</b>	Definición del indicador	Medición, de forma sintética y comparable, del grado en que cada país previene, registra, gestiona y reduce los siniestros laborales de tránsito (SLT)
<b>Método de cálculo</b>	Porcentaje, tasa de variación, promedio, etc.	Escala de 1 a 5, con tres niveles de puntuación: 1 (baja), 3 (media) y 5 (alta). La puntuación global se obtiene a partir de las medias de los tres ejes: Organización, Información y Resultados
<b>Regularidad de captura de la información</b>	Cada cuánto tiempo verificaré el indicador, obtendré evidencias	Anual, especialmente en lo referente al eje “Resultados”
<b>Periodo de recopilación</b>	Tiempo que estará activo el proyecto/actividad y que podré conseguir datos	Los datos disponibles para la elaboración de los resultados consideran preferentemente el periodo 2019-2024, incorporando el último dato oficial disponible en cada país
<b>Medio/fuente de verificación</b>	Documentación, base de datos, grupo de interés, referente...	Ministerios con competencias en materia laboral de cada uno de los países o en su defecto agencias con competencias en seguridad laboral, contando con la colaboración de la OISS, OIT u otros organismos que dispongan de datos fiables

>>

&gt;&gt;

Indicador	Identificar indicadores objetivos/subjetivos	Movilidad segura laboral
<b>Herramienta de recopilación de la información</b>	Encuestas, prueba de nivel, <i>focus groups</i> , etc.	Fichas de recogida de información <i>ad hoc</i> y consultas sobre publicaciones oficiales en internet
<b>Canal de recopilación de la información</b>	Internet, reunión presencial, llamada, encuesta anual u otros informes	Encuesta con periodicidad anual y revisión de fuentes oficiales en internet
<b>Alcance geográfico, población</b>	Nacional, internacional, etc.	Internacional, en el ámbito de Iberoamérica, especialmente entre los países miembros de la OISS
<b>Línea/valor base</b>	Datos iniciales, situación antes de uso del indicador	Diagnóstico inicial obteniendo la máxima información de los indicadores en cada uno de los ejes
<b>Meta</b>	Valor objetivo que se espera alcanzar en un periodo determinado	Reducción progresiva de la siniestralidad vial laboral

Fuente: elaboración propia.

Nota. La ficha sintetiza los principales elementos metodológicos del indicador: definición, método de cálculo, periodicidad, fuentes de verificación, herramientas de recopilación, alcance geográfico, línea base y meta.

## 8. Indicador “velocidad”

La velocidad es uno de los factores clave en la movilidad segura. Aun así, los límites de velocidad en la mayoría de los países del mundo todavía están muy lejos de los planteamientos y las recomendaciones del Sistema Seguro. Este establece los siguientes límites de velocidad compatibles con la vida en las calles y las carreteras<sup>28</sup>:

1. Calles y carreteras con riesgo de colisión entre vehículos motorizados y personas usuarias vulnerables: 30 km/h como máximo.
2. Calles y carreteras donde existan intersecciones con riesgo de colisión lateral entre automóviles: 50 km/h como máximo.
3. Calles y carreteras con posibilidad de colisiones frontales entre automóviles: 70 km/h como máximo.
4. Calles y carreteras sin posibilidad de colisiones ni laterales ni frontales entre vehículos (vías con calzadas separadas, con barreras entre calzadas...): 100 km/h como máximo.

28 [https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/3146-wbk-speed-mgmt-2nd-edition-131023-electronic.pdf?sfvrsn=696ed45e\\_3&download=true](https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/3146-wbk-speed-mgmt-2nd-edition-131023-electronic.pdf?sfvrsn=696ed45e_3&download=true) [consulta: 21 de mayo de 2026].

Así, el indicador de cada país se calcula como la suma de 1,25 puntos por cada uno de los cuatro criterios citados que se cumpla.

Por ejemplo, un país que tenga un límite de velocidad de 30 km/h en zonas con riesgo de conflicto entre personas usuarias vulnerables (peatones, ciclistas y usuarios de patinetes eléctricos, principalmente) obtendría 1,25 puntos. Si además el límite genérico en vías urbanas con intersecciones con riesgo de colisiones laterales es de 50 km/h obtendría otros 1,25 puntos. Pero si en vías o carreteras convencionales con una única calzada y un carril en cada sentido el límite fuera de 90 km/h (cuando la velocidad compatible con la vía según el Sistema Seguro es de 70 km/h) no obtendría el punto correspondiente. Lo mismo aplicaría si el límite en vías rápidas (autovías o autopistas) con calzadas separadas y mediana entre ambos sentidos de circulación fuera 120 km/h (el Sistema Seguro aboga por un límite máximo en este tipo de vías de 100 km/h).

Para este análisis se ha utilizado como fuente de la información el *XI Informe Iberoamericano de Seguridad Vial 2022-2023* elaborado por el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI)<sup>29</sup>.

A nivel regional, este indicador se calcula como la suma de la puntuación de todos los países que han sido evaluados dividida entre la máxima puntuación posible en la región (número de países x 5 puntos), y expresado en porcentaje. En este caso, se obtienen 35 puntos de los 75 puntos totales posibles, lo que significa un 47 % de camino recorrido o, visto de otra manera, todavía queda un 45 % de camino pendiente de recorrer en relación con este indicador.

Conviene reconocer, como principal limitación de este indicador, que únicamente mide la existencia de límites legales compatibles con el Sistema Seguro, pero no mide ni el cumplimiento real, ni el control efectivo o fiscalización, ni las velocidades observadas... Es evidente que, desde la perspectiva técnica, todo ello es tan relevante o más que los propios límites.

Por último, la siguiente tabla contiene la ficha resumen de este indicador.

**Tabla 18.** Ficha resumen del indicador “velocidad”

Indicador	Identificar indicadores objetivos/subjetivos	Velocidad
<b>Descripción</b>	Definición del indicador	Compara la distancia que hay entre los límites propuestos por el Sistema Seguro y los límites vigentes en el país
<b>Método de cálculo</b>	Porcentaje, tasa de variación, promedio, etc.	1,25 puntos si se cumple cada uno de los cuatro límites propuestos por el Sistema Seguro
<b>Regularidad de captura de la información</b>	Cada cuánto tiempo verificaré el indicador, obtendré evidencias	Anual, en caso de decidirse reeditar el IIMS

>>

29 <https://oisevi.org/sites/default/files/pdf/informeoisevi2024cm.pdf> [consulta: 21 de mayo de 2026].

&gt;&gt;

Indicador	Identificar indicadores objetivos/subjectivos	Velocidad
<b>Periodo de recopilación</b>	Tiempo que estará activo el proyecto/actividad y que podré conseguir datos	Inicialmente, año 2026
<b>Medio/fuente de verificación</b>	Documentación, base de datos, grupo de interés, referente...	Informes OISEVI o, como alternativa, legislaciones nacionales de tránsito
<b>Herramienta de recopilación de la información</b>	Encuestas, prueba de nivel, <i>focus groups</i> , etc.	Análisis del citado informe o legislaciones
<b>Canal de recopilación de la información</b>	Link-internet, reunión presencial, llamada, encuesta anual, otro informe	Internet o consulta directa al OISEVI
<b>Alcance geográfico, población</b>	Nacional, internacional, etc.	Países miembros del OISEVI
<b>Línea/valor base</b>	Situación antes de empezar	Valores correspondientes a 2022/2023, según estén disponibles en el XI Informe del OISEVI
<b>Meta</b>	Valor objetivo que se espera alcanzar en un periodo determinado	Cumplir con todos los límites propuestos por el Sistema Seguro

Fuente: elaboración propia.

## 9. Indicador “vehículos seguros”

El objetivo de este indicador es caracterizar, de modo general, la seguridad de los vehículos, teniendo en cuenta que debe ser aplicable a toda la región iberoamericana de una manera rápida y con recursos limitados.

Diversos estudios han cuantificado las decenas de miles de vidas que podrían salvarse en la región latinoamericana si los vehículos fueran más seguros de lo que son actualmente<sup>30,31,32</sup>.

30 <https://www.latinncap.com/es/area-de-prensa/noticia/85810a772a05fe/440000-> [consulta: 21 de mayo de 2026].

31 <https://www.latinncap.com/es/area-de-prensa/noticia/85d01114b193d3/nuevo-informe-revela-que-se-podra> [consulta: 21 de mayo de 2026].

32 <https://citainsp.org/wp-content/uploads/2019/08/SSRN-id3420341.pdf> [consulta: 21 de mayo de 2026].

Desde 2010, cuando Brasil y posteriormente otros países anunciaron la obligatoriedad del cinturón de seguridad, el sistema de antibloqueo de frenos (ABS) y el doble airbag frontal, las reglamentaciones en Latinoamérica para mejorar la seguridad vehicular no se han incrementado como hubiera sido necesario. Por ejemplo, no se ha reglamentado la protección a peatones y usuarios vulnerables de las vías, que es un gran problema en la región. Tampoco se han reglamentado sistemas de ayuda a la conducción, como la limitación de la velocidad por parte del vehículo; ni se ha incluido la exigencia de protección de impactos laterales en general. Mientras que Europa obliga a tener en los vehículos un conector para limitar el uso del vehículo si el conductor ha bebido alcohol, y exige los frenos autónomos de emergencia, entre otros tantos elementos desde julio de 2022, Latinoamérica continúa retrasado unos 20 años en esta materia respecto a Europa.

No obstante, se ha manifestado un cambio silencioso y sostenido, a pesar de estas faltas reglamentarias tan relevantes. Los automóviles más populares en Latinoamérica han comenzado a incorporar elementos de seguridad muy por encima de la exigencia normativa de los países de la región y mucho antes de que estas exigencias entren en la planificación de los gobiernos.

Este cambio silencioso pero sólido se explica en gran parte por el trabajo de Latin NCAP<sup>33</sup> en el mercado de Latinoamérica desde el 2010. Latin NCAP, que significa Latin New Car Assessment Program (Programa de Valoración de Vehículos Nuevos de Latinoamérica), analiza la seguridad de los vehículos nuevos mediante diversas pruebas objetivas e independientes. Los programas NCAP existen desde hace décadas en Estados Unidos, Europa, Australia, Japón, China, India..., y han sido actores clave en la mejora de la seguridad de los vehículos en todas esas zonas del planeta. Si bien el anhelo es que todos los automóviles tengan la máxima seguridad (5 estrellas). La simple evaluación de los modelos de la región, sin importar la calificación de los mismos, ha obligado a las marcas, de forma voluntaria, a revisar sus productos, replantearlos y mejorarlos, cosa que ninguna reglamentación presente ha logrado hacer.

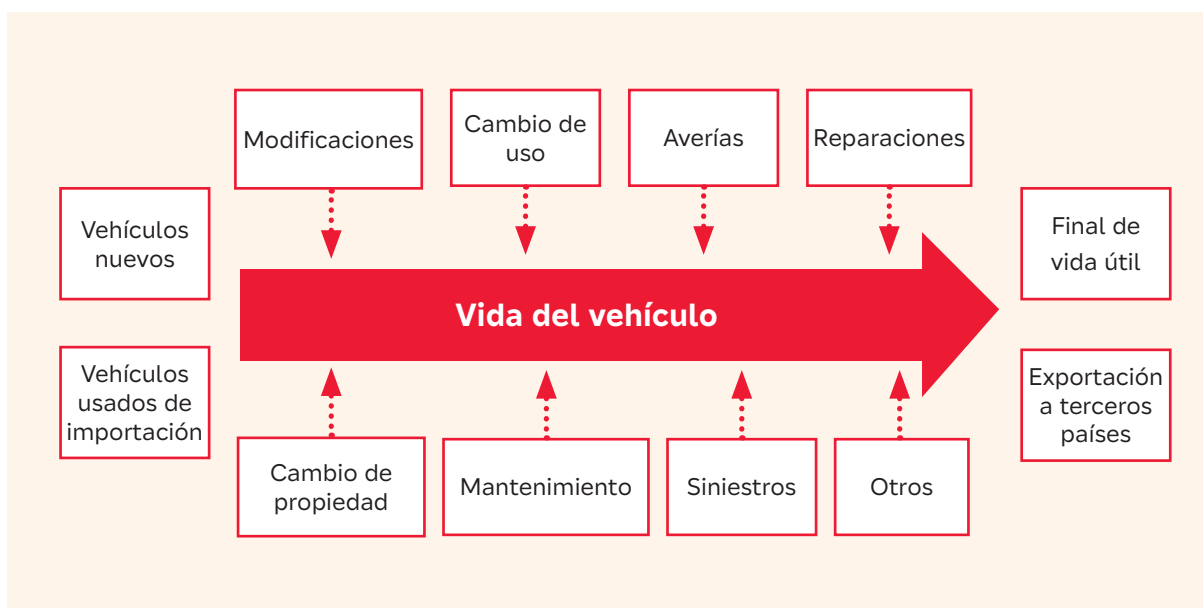
Además de los programas NCAP, los países también pueden garantizar para sus ciudadanos niveles mínimos de seguridad de los vehículos, bien mediante la exigencia en el país de determinados sistemas concretos de seguridad, o bien acceder y trasladar a la legislación nacional las convenciones de Naciones Unidas sobre seguridad de los vehículos<sup>34</sup>. En el caso de la región latinoamericana, apenas se ha avanzado en estas dos opciones, por lo que la seguridad de vehículos nuevos se determinará a partir de los datos de Latin NCAP. A medida que los países vayan avanzando en las opciones indicadas, este indicador de seguridad de los vehículos podrá ir actualizándose.

Por otro lado, la seguridad de los vehículos no solo debe evaluarse antes de ser puestos a la venta en los diferentes países, sino que deben establecerse mecanismos para comprobar que dichas condiciones de seguridad se mantienen a lo largo de la vida útil. Así, el Comité Internacional de Inspecciones Técnicas de Vehículos (CITA) propone en la siguiente figura todo el ciclo de vida útil de los vehículos y los distintos momentos relevantes desde el punto de vista de su seguridad.

33 <https://www.latinncap.com/es/> [consulta: 21 de mayo de 2026].

34 *Global status report on road safety 2023*. Geneva: World Health Organization; 2023. Licence: CC BY-NC-SA 3.0 IGO. <https://iris.who.int/server/api/core/bitstreams/46275f9f-ef66-4892-8ddd-a496ef8c1b74/content> [consulta: 21 de mayo de 2026].

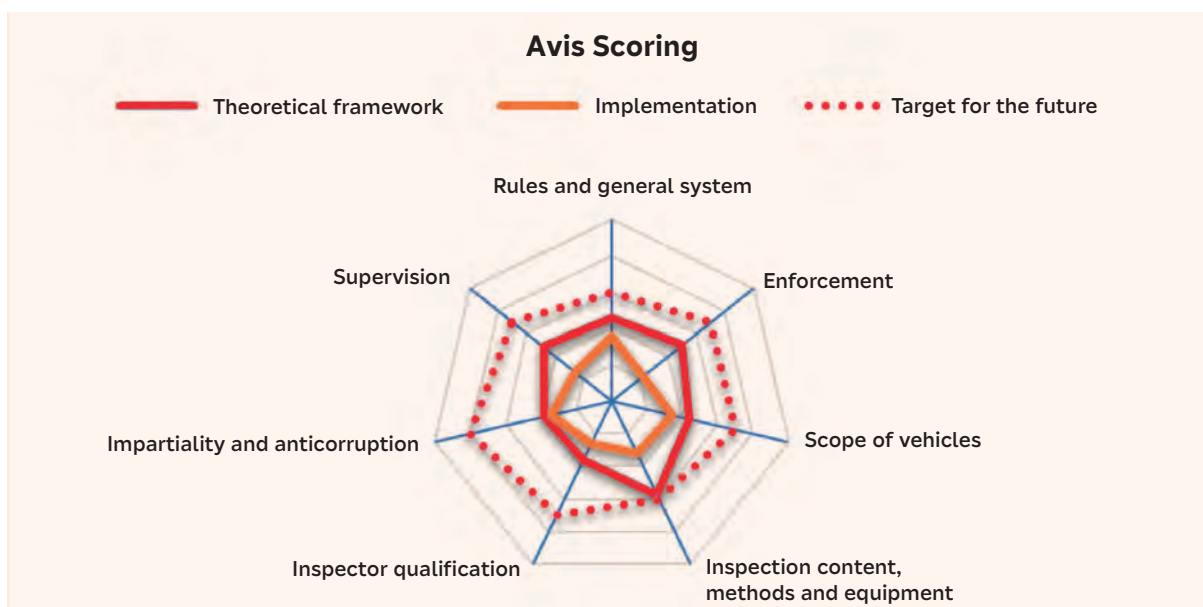
Figura 6. Ciclo de vida del vehículo



Fuente: Comité Internacional de Inspecciones Técnicas de Vehículos (CITA).

Para valorar la seguridad de los vehículos a lo largo de su vida útil, CITA ha desarrollado el Avis Scoring<sup>35</sup>, una metodología que sintetiza en siete indicadores las características de los modelos de inspección periódica de vehículos a nivel de país.

Figura 7. Representación gráfica del Avis Scoring



Fuente: CITA Avis Scoring. *Assessment of Vehicle Inspection Systems. Manual*, 2022.

35 <https://citainsp.org/wp-content/uploads/2023/09/CITA-AVIS-Manual-Version-1.0-20230825.pdf> [consulta: 21 de mayo de 2026].

En tercer lugar, es necesario considerar que en algunos países existe una vía muy importante de entrada de vehículos: la importación de vehículos usados. Así, por ejemplo, la Asociación Mexicana de la Industria Automotriz informa que el porcentaje de vehículos usados importados respecto a las ventas totales de vehículos ligeros nuevos oscila en los últimos años entre un 12 y un 18 %<sup>36</sup>. Otros países, como Brasil, no contemplan la posibilidad de importar vehículos usados (se exceptúan los vehículos de colección con más de 30 años de fabricación, vehículos importados por diplomáticos, o residentes que regresan al país).

En el caso de los países que permitieran la importación y venta de vehículos usados, no tendría ningún sentido que, mientras los vehículos nuevos tuvieran valorada su seguridad mediante la evaluación de Latin NCAP y los vehículos en circulación tuvieran que someterse a inspecciones técnicas periódicas, en el caso de los vehículos importados usados, estos no tuvieran ningún requisito en el momento de su importación. El modo de garantizar que dichos vehículos importados usados ofrecen niveles mínimos de seguridad es exigirles, en el momento de su entrada en el país, la misma inspección técnica que a los vehículos ya en circulación.

Por último, y en el caso específico de los vehículos importados usados, también debe tenerse en cuenta que no hayan sufrido modificaciones estructurales significativas que puedan menoscabar su desempeño de seguridad con el que fueron inicialmente fabricados. Entre dichas modificaciones se encuentran el cambio de columna de dirección del lado derecho (como en el caso de los vehículos ingleses, japoneses, etc.) al izquierdo, alteraciones de los sistemas de seguridad pasiva como airbags, etc.

En definitiva, para tener en cuenta la seguridad de los vehículos, este indicador plantea los siguientes requisitos:

1. Seguridad de los vehículos nuevos: al menos los 30 modelos de automóviles más vendidos son evaluados por el NCAP local por exigencia directa o indirecta del gobierno nacional del país o por simple condición del mercado.
2. Los vehículos en circulación deben pasar inspecciones técnicas periódicas.
3. Los vehículos importados usados deben pasar una inspección técnica, en el momento de su entrada en el país, de características y rigor similares a los de las inspecciones periódicas de los vehículos en circulación.

## 9.1. Evaluación de vehículos nuevos por parte del NCAP local

Como se ha indicado anteriormente, el objetivo final es que al menos los 30 modelos de automóviles más vendidos sean evaluados por el NCAP local por exigencia directa o indirecta del gobierno nacional el país o por simple condición del mercado. Los 30 modelos de automóviles más vendidos suponen entre el 60 y el 70 % de todos los nuevos vehículos vendidos en un país y ese

---

36 <https://www.amia.com.mx/importacion-de-vehiculos-usados/> [consulta: 21 de mayo de 2026].

porcentaje se ha demostrado que es el porcentaje mínimo necesario para que los fabricantes introduzcan mejoras significativas en la seguridad de sus modelos.

Cabe insistir en que, en realidad, la puntuación de los NCAP no beneficia únicamente a los ocupantes que viajan en su interior, sino que también considera la protección de otros usuarios de la vía, por lo que esta valoración es, sin duda, la que mayor impacto global tiene sobre la seguridad de todos los usuarios de las calles y las carreteras.

La puntuación de cada país se construye del siguiente modo:

- 1 punto si el país, o el mercado por sí mismo, no exige, directa o indirectamente, que los 30 modelos de automóviles más vendidos en su territorio sean valorados por el NCAP local, ni el país se encuentra en ningún proceso documentado con avances significativos en esta dirección<sup>37</sup>.
- 3 puntos si el país, o el mercado por sí mismo, todavía no exige, directa o indirectamente, que los 30 modelos de automóviles más vendidos en su territorio sean valorados por el NCAP local, pero sí se han constatado avances significativos o algún progreso en esta dirección.
- 4 puntos si el país, o el mercado por sí mismo, ya exige, directa o indirectamente, que los 15 modelos de automóviles más vendidos en su territorio sean valorados por el NCAP local.
- 5 puntos si el país, o el mercado por sí mismo, ya exige, directa o indirectamente, que los 30 modelos de automóviles más vendidos en su territorio sean valorados por el NCAP local.

El cumplimiento de los anteriores supuestos debe tener un carácter nacional o federal y no es suficiente el cumplimiento únicamente en determinados estados, municipalidades, distritos u otras jurisdicciones de rango inferior al nacional.

En todos los casos anteriores, la exigencia implica únicamente que los vehículos sean valorados, sin que sea necesario ningún nivel mínimo de estrellas en ningún punto del proceso de evaluación. Esta exigencia apunta única y exclusivamente a que el consumidor disponga de la información sobre los vehículos emitida por el NCAP local.

## 9.2. Inspecciones técnicas periódicas de vehículos en circulación

Se considera el cumplimiento de este subindicador cuando el país dispone de un sistema de inspección periódica mecanizada de seguridad de vehículos según SIECA<sup>38</sup>, el Acuerdo de la ONU de 1997 (regla 2) o equivalente, con aplicación a las siguientes categorías de vehículos. Resulta necesario aclarar que las inspecciones deben ser mecanizadas, no siendo suficiente una mera inspección visual, y tener un carácter integral y enfocado a la seguridad de los vehículos, siendo suficiente, por ejemplo, las inspecciones únicamente “de humos” o medioambientales.

<sup>37</sup> Por ejemplo, conversaciones avanzadas con Latin NCAP al respecto.

<sup>38</sup> Manual de Normas para la Revisión Mecánica de Vehículos — Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA)

La puntuación en este subindicador se construye del siguiente modo:

- Si existen inspecciones técnicas periódicas de seguridad para vehículos a motor de dos ruedas y triciclos, el país obtiene 2 puntos. En este caso, la puntuación otorgada es de 2 puntos para tener en cuenta, en primer lugar, la vulnerabilidad de este grupo de usuarios (el riesgo de lesión de un motociclista cuando se ve implicado en una colisión es mucho mayor que el riesgo de un ocupante de un automóvil o vehículo ligero, a igualdad de velocidades) y, en segundo lugar, su alta, y creciente, participación en la siniestralidad (el porcentaje de motociclistas fallecidos sobre el total de víctimas de tránsito está aumentando paulativamente)<sup>39</sup>.
- 1 punto si se aplica a automóviles para el transporte de personas hasta 9 plazas.
- 1 punto si se aplica a vehículos comerciales de transporte de personas.
- 1 punto si se aplica a vehículos de transporte de mercancías, incluidos remolques.

De nuevo, el cumplimiento de los anteriores supuestos debe tener un carácter nacional o federal y no es suficiente el cumplimiento únicamente en determinados estados, municipalidades, distritos u otras jurisdicciones de rango inferior al nacional.

### 9.3. Inspecciones a vehículos importados usados

Si el país permite la importación de vehículos usados, estos deben ser sometidos a la misma inspección integral y mecanizada que los vehículos en circulación y en el momento de su entrada en el país.

En ningún caso el país permitirá la importación de vehículos usados que hayan sido sometidos a modificaciones estructurales, como el cambio de lado de la columna de dirección (volante) o modificaciones en los sistemas de seguridad pasiva como los airbags (0 puntos en este apartado de “vehículos importados usados”).

Como en los casos anteriores, el cumplimiento de los anteriores supuestos debe tener un carácter nacional o federal y no es suficiente el cumplimiento únicamente en determinados estados, municipalidades, distritos u otras jurisdicciones de rango inferior al nacional.

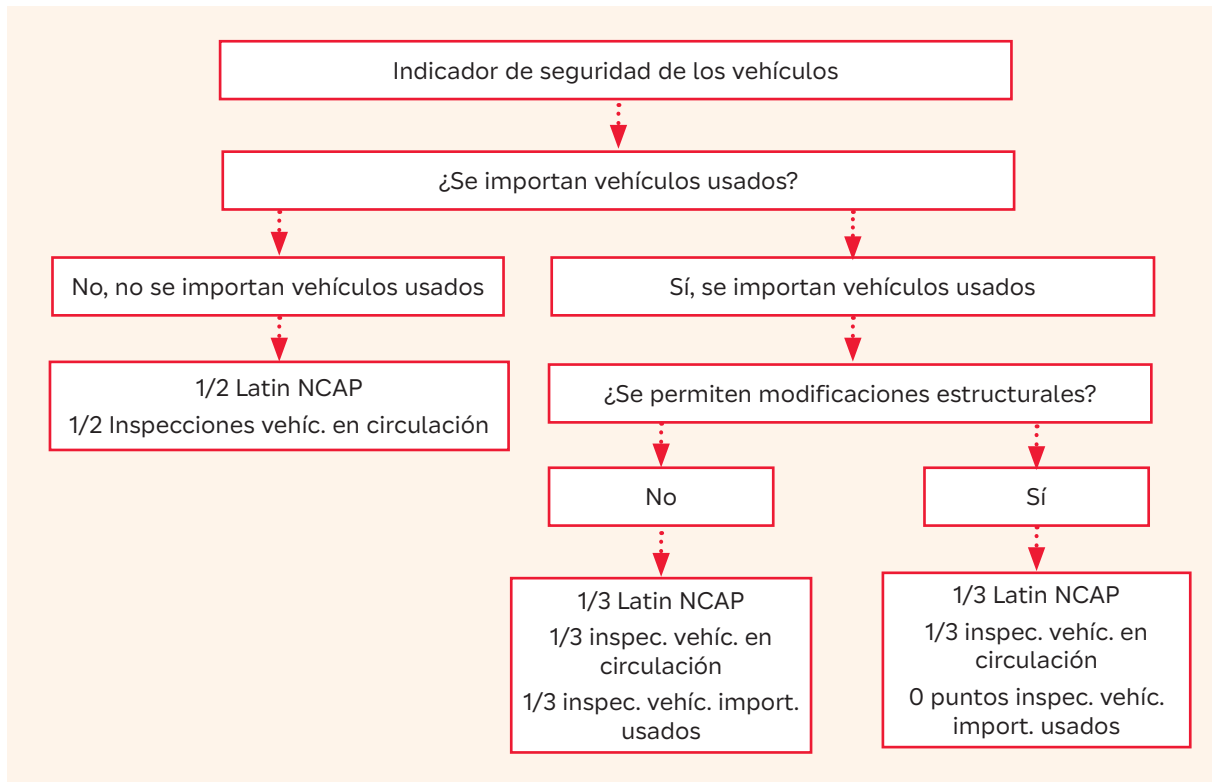
---

39 Según los datos de OISEVI, fallecen dos veces más motociclistas que ocupantes de vehículos livianos: <https://oisevi.org/sites/default/files/pdf/informeoisevi2024cm.pdf>

#### 9.4. Indicador final “vehículos seguros”

El indicador final “vehículos seguros” para cada país se calcula del siguiente modo.

**Figura 8.** Modo en que calcula el indicador “vehículos seguros”



Fuente: elaboración propia.

A nivel regional, este indicador se calcula como la suma de la puntuación de todos los países que han sido evaluados dividida entre la máxima puntuación posible en la región (número de países x 5 puntos), y expresado en porcentaje. En este caso, se obtienen 38 puntos de los 115 puntos totales posibles (23 países x 5 puntos posibles = 115 puntos totales posibles), lo que significa un 33 % de camino recorrido o, visto de otra manera, todavía queda un 67 % de camino pendiente de recorrer.

En el caso de este indicador, la lista de países valorados incluye un total de 23 países, al haberse ampliado la lista inicial con países como Bolivia, Brasil, Ecuador, México, Nicaragua, Puerto Rico, Portugal o Venezuela.

**Comentario final:** al igual que sucede con otros indicadores, la “teoría” puede ser muy diferente de la “práctica”. Un ejemplo evidente son los límites de velocidad: una cosa son los límites legales y otra son las velocidades reales de circulación o el nivel general de cumplimiento de los límites por parte de los conductores y las conductoras. Otro ejemplo, en este caso sobre el presente indicador “seguridad de los vehículos”, un país puede disponer de una normativa de inspecciones técnicas periódicas muy completa o rigurosa, pero el nivel real o el rigor en la aplicación de dicha normativa puede ser variable. Medir la “práctica” o la “situación real” conlleva una complejidad

que excede claramente el alcance de este trabajo, por lo que el análisis se ha limitado a constatar únicamente el primer nivel “teórico”: la exigencia —o no— del etiquetado Latin NCAP y el cumplimiento de leyes de inspección periódica de vehículos.

La siguiente tabla contiene la ficha resumen del subindicador “seguridad de los vehículos nuevos”.

**Tabla 19.** Ficha resumen del subindicador “seguridad de los vehículos nuevos”

Indicador	Identificar indicadores objetivos/subjetivos	Seguridad de los vehículos
<b>Descripción</b>	Definición del indicador	Seguridad de los vehículos medida en función de si un país exige o no que al menos los 30 modelos más vendidos en su territorio cuenten con valoración de Latin NCAP
<b>Método de cálculo</b>	Porcentaje, tasa de variación, promedio, etc.	1 punto si no se exige valoración; 3 puntos si no se exige, pero hay avances constatables; 4 puntos si se exige valoración para los 15 modelos más vendidos; 5 puntos si se exige valoración para los 30 modelos más vendidos
<b>Regularidad de captura de la información</b>	Cada cuánto tiempo verificaré el indicador, obtendré evidencias	Anual, o con la periodicidad con la que se genere el presente documento
<b>Periodo de recopilación</b>	Tiempo que estará activo el proyecto/actividad y que podré conseguir datos	Cuando se genere este documento
<b>Medio/fuente de verificación</b>	Documentación, base de datos, grupo de interés, referente...	Intercambio de emails con Latin NCAP o página web de Latin NCAP para verificar modelos evaluados. La verificación del cumplimiento de la exigencia debe ser confirmada por el gobierno y Latin NCAP
<b>Herramienta de recopilación de la información</b>	Encuestas, prueba de nivel, <i>focus groups</i> , etc.	Información interna y pública de Latin NCAP
<b>Canal de recopilación de la información</b>	Link-internet, reunión presencial, llamada, encuesta anual, otro informe	Intercambio de emails con Latin NCAP
<b>Alcance geográfico, población</b>	Nacional, internacional, etc.	Países pertenecientes al OISEVI
<b>Línea/valor base</b>	Situación antes de empezar	
<b>Meta</b>	Valor objetivo que se espera alcanzar en un periodo determinado	N/A

Fuente: elaboración propia.

La siguiente tabla contiene la ficha resumen del subindicador “inspecciones periódicas” para vehículos en circulación.

**Tabla 20.** Ficha resumen del subindicador “inspecciones periódicas”

Indicador	Identificar indicadores objetivos/subjetivos	Inspecciones periódicas
<b>Descripción</b>	Definición del indicador	Aseguramiento de que los vehículos en uso mantienen un nivel mínimo de seguridad por la existencia de un sistema de inspección periódica que incluya la seguridad vehicular
<b>Método de cálculo</b>	Porcentaje, tasa de variación, promedio, etc.	Sobre 5 puntos: 1 punto por la inspección de vehículos de dos y tres ruedas, 2 puntos por la inspección de vehículos de transporte de personas de hasta 9 plazas, 1 punto por la inspección de vehículos de transporte de personas de más de 9 plazas y 1 punto por la inspección de vehículos de transportes de mercancías y sus remolques
<b>Regularidad de captura de la información</b>	Cada cuánto tiempo verificaré el indicador, obtendré evidencias	Anual
<b>Periodo de recopilación</b>	Tiempo que estará activo el proyecto/actividad y que podré conseguir datos	No relevante
<b>Medio/fuente de verificación</b>	Documentación, base de datos, grupo de interés, referente...	Información pública en cada país y entrevistas con la Administración
<b>Herramienta de recopilación de la información</b>	Encuestas, prueba de nivel, <i>focus groups</i> , etc.	Ver punto anterior
<b>Canal de recopilación de la información</b>	Link-internet, reunión presencial, llamada, encuesta anual, otro informe	Ver punto anterior
<b>Alcance geográfico, población</b>	Nacional, internacional, etc.	Toda Latinoamérica
<b>Línea/valor base</b>	Situación antes de empezar	No disponible
<b>Meta</b>	Valor objetivo que se espera alcanzar en un periodo determinado	5

## 10. Indicador “infraestructuras seguras”

### a) Metodología de cálculo

El indicador “infraestructuras seguras” se construye a partir de los siguientes tres subindicadores:

1. **Existencia de políticas públicas para el diseño y mantenimiento de carreteras seguras:** se evalúan cinco aspectos.

1.1. Existencia de requisitos legales para:

- la realización de auditorías (ASV);
- inspecciones de seguridad vial en vías nuevas y existentes (con base en los datos del Reporte Global de la OMS).

1.2. Existencia de directiva igual o superior a las europeas (2008/96/CE & 2019/1936) aplicables a:

- redes primarias;
- redes urbanas o
- toda la red de carreteras.

Se otorga 1 punto por cada aspecto verificado.

La puntuación se ha calculado conforme la tabla siguiente.

**Tabla 21.** Criterios para calcular la puntuación del indicador

Criterio	Sí	No	Parcial	N/D
ASV o clasificación por estrellas requerida para carreteras nuevas	1	0	0,5	0
ISV o clasificación por estrellas requerida para carreteras existentes	1	0	0,5	0
Existencia de directiva igual o superior a la 2008/96/CE & 2019/1936 para la red primaria de carreteras	1	0		
Existencia de directiva igual o superior a la 2008/96/CE & 2019/1936 para la red urbana de carreteras	1	0		
Existencia de directiva igual o superior a la 2008/96/CE & 2019/1936 para toda la red de carreteras	1	0		

Fuente: elaboración propia.

2. **Aplicación de criterios objetivos para evaluar el riesgo de las infraestructuras:** porcentaje de kilómetros de la red del país que han sido evaluados según la metodología iRAP<sup>40</sup>, o complementariamente el porcentaje de kilómetros de la red del país que han sido evaluados según alguna otra metodología equivalente (como la que mandan las directivas europeas).

La puntuación se ha determinado calculando los quintiles correspondientes al rango de porcentajes calculados para los países valorados y asignando la siguiente valoración:

- 0 puntos si el país no ha hecho evaluaciones.
- 0,5 puntos si el país pertenece al primer quintil.
- 1,5 punto si el país pertenece al segundo quintil.
- 2,5 puntos si el país pertenece al tercer quintil.
- 3,5 puntos si el país pertenece al cuarto quintil.
- 5 puntos si el país pertenece al quinto y último quintil.

Un quintil es una medida estadística que divide al grupo de países en cinco subconjuntos o categorías con el mismo número de países en cada subgrupo: así, el 20 % de los países tiene un porcentaje de red evaluada igual o inferior a un primer cierto porcentaje; el siguiente grupo, también con un quinto de los países, tiene un porcentaje de red evaluada superior al primer valor anterior, pero inferior a otro determinado segundo valor; el siguiente grupo de países tiene un porcentaje de red evaluada superior al segundo valor anterior pero inferior a otro tercero.

La siguiente tabla muestra los correspondientes quintiles y sus puntuaciones.

**Tabla 22.** Puntuación según los quintiles

Porcentaje de red evaluada	Puntuación
>0 y ≤1,8 %	0,5
>1,8 y ≤7,4 %	1,5
>7,4 y ≤11,1 %	2,5
>11,1 y ≤15,5 %	3,5
>15,5 %	5

Fuente: elaboración propia.

40 <https://irap.org/es/rap-in-lac/> [consulta: 21 de mayo de 2026].

3. **Inversión efectiva en carreteras seguras:** porcentaje de kilómetros de la red del país que ha sido evaluada según la metodología iRAP en los últimos años, u otra equivalente, y que se consideren seguros, habiendo obtenido una puntuación de 3 estrellas o más según la metodología de iRAP (u otro valor mínimo equivalente en el caso de haber sido evaluada según otra metodología).

Cuando se analiza el resultado de las evaluaciones obtenidas con la metodología iRAP se consideran todas sus dimensiones: ocupantes de vehículos livianos (automóviles, carros o coches), motociclistas, ciclistas y peatones<sup>41</sup>. Para esto, se ha obtenido una media ponderada del porcentaje de carreteras que han obtenido 3 o más estrellas, asignando los siguientes pesos relativos: peatones y ciclistas (3), motociclistas (2), ocupantes de vehículos (1).

En el caso de reportarse evaluaciones con otra metodología equivalente, se considera el porcentaje de la red que haya sido calificada como segura, según el procedimiento aplicado.

La puntuación se determina de acuerdo con el rango en que se ubique cada uno de los países valorados y asignando la siguiente puntuación que se muestra en la tabla.

**Tabla 23.** Puntuación según los quintiles

Porcentaje de red evaluada que se considera segura	Puntuación
N/D o 0	0
≤10 %	1
>10 y ≤25 %	2
>25 y ≤50 %	3
>50 y ≤75 %	4
>75 y ≤100 %	5

Fuente: elaboración propia.

## b) Resultados obtenidos

En el caso del subindicador 1 “existencia de políticas públicas para el diseño y mantenimiento de carreteras seguras”, destacan España (3 puntos) y Portugal (2,5 puntos) con la mayor puntuación. Tres de cada cuatro países obtuvieron 1 o menos puntos, lo que refleja la urgencia de avanzar con la consolidación de este tipo de políticas públicas.

<sup>41</sup> Aunque la seguridad de los usuarios de patinetes eléctricos se puede asimilar en gran medida a la seguridad de los ciclistas, iRAP no considera de modo específico a los usuarios de patinetes eléctricos, puesto que iRAP es una metodología de aplicación en carreteras rurales y los patinetes eléctricos son vehículos destinados principalmente al ámbito urbano (de hecho, en algunas jurisdicciones los patinetes eléctricos tienen prohibido circular por carreteras rurales).

Para el subindicador 2 “aplicación de criterios objetivos para evaluar el riesgo de las infraestructuras”, la puntuación máxima posible (5 puntos) la consiguieron cinco países (Andorra, México, Colombia, Panamá y El Salvador), mientras que siete (un tercio) de los países obtuvieron menos de la mitad de los puntos posibles. El resto (10 países) se ubicaron en una puntuación intermedia.

El subindicador 3 “inversión efectiva en carreteras seguras” está encabezado por tres países que obtienen una calificación de 4 puntos (Andorra, Costa Rica y Argentina), y seis países cuya puntuación es el mínimo (0 u 1 puntos).

Finalmente, el indicador general de “infraestructura segura” se obtiene mediante un promedio simple de los tres subindicadores anteriores.

A nivel regional, este indicador se calcula como la suma de la puntuación de todos los países que han sido evaluados. En este caso, se obtienen 41,5 puntos de los 110 puntos totales posibles (22 países x 5 puntos máx.), lo que significa un 38 % de camino recorrido o, visto de otra manera, todavía queda un 62 % de camino pendiente de recorrer.

Por último, la siguiente tabla contiene la ficha resumen de este indicador.

**Tabla 24.** Ficha resumen del indicador “infraestructura segura”

Indicador	Identificar indicadores objetivos/objetivos	Infraestructura segura
<b>Descripción</b>	Definición del indicador	Pondera los avances de cada país hacia el establecimiento de políticas públicas y aplicación de estas para evaluación de la red vial y la inversión en carreteras más seguras
<b>Método de cálculo</b>	Porcentaje, tasa de variación, promedio, etc.	Puntuación (en una escala de 0 a 5)
<b>Regularidad de captura de la información</b>	Cada cuánto tiempo verificaré el indicador, obtendré evidencias	Anualmente
<b>Periodo de recopilación</b>	Tiempo que estará activo el proyecto/actividad y que podré conseguir datos	Permanentemente
<b>Medio/fuente de verificación</b>	Documentación, base de datos, grupo de interés, referente...	Bases de datos iRAP, reportes de los países, reportes de la OMS, reportes de la Comisión Europea
<b>Herramienta de recopilación de la información</b>	Encuestas, prueba de nivel, <i>focus groups</i> , etc.	Indirecta. Utilizando los datos generados por iRAP, los reportes de los países y la OMS

>>

&gt;&gt;

Indicador	Identificar indicadores objetivos/objetivos	Infraestructura segura
<b>Canal de recopilación de la información</b>	Link-internet, reunión presencial, llamada, encuesta anual, otro informe	Informes de iRAP, encuesta anual a países, reportes de terceros, reportes de la Comisión Europea
<b>Alcance geográfico, población</b>	Nacional, internacional, etc.	Nacional
<b>Línea/valor base</b>	Situación antes de empezar	Calculado para cada país a abril de 2026
<b>Meta</b>	Valor objetivo que se espera alcanzar en un periodo determinado	Tres de cada cuatro países obtienen una puntuación de 4 puntos o más

## 11. Indicador “fiscalización”

### Presentación

La fiscalización de la seguridad vial constituye una función estratégica del Estado para prevenir conductas de riesgo en el tránsito y proteger la vida de las personas usuarias de la vía, con especial atención a los usuarios más vulnerables.

La evidencia disponible sobre este mecanismo ha demostrado que su eficacia es alta, siempre que el Estado organice y regule esta función, considerando componentes mínimos como son: la existencia de voluntad política, un marco normativo adecuado, capacidades institucionales completas, operatividad efectiva y comunicación pública asociada a este ejercicio.

La fiscalización, como uno de los instrumentos más eficaces para prevenir siniestros viales, cuenta con una implementación irregular en la mayoría de los países, ya que, en muchos casos, depende de esfuerzos aislados, carece de continuidad o no cuenta con respaldo institucional suficiente. Esta situación limita su capacidad para modificar el comportamiento de las personas usuarias de la vía y reduce su efecto disuasivo.

En este marco, se propone un indicador de fiscalización, diseñado para valorar si un país cuenta con los elementos mínimos necesarios para ejercer esta función con capacidad real de disuasión.

El indicador busca servir como herramienta ejecutiva, para que los responsables de orientar y dirigir la política pública puedan: identificar brechas, ordenar prioridades y orientar decisiones públicas, en materia de movilidad segura, sostenible y saludable.

## Objetivo

Determinar si el Estado cuenta con los componentes esenciales para ejercer la fiscalización vial como una función efectiva de disuasión de conductas de riesgo en el tránsito.

## Componentes

El indicador se integra por cinco componentes que reflejan las condiciones mínimas que un Estado debe garantizar para que la fiscalización opere como una función efectiva de disuasión. Cada componente se evalúa de forma binaria, a partir de evidencia verificable.

1. **Compromiso político:** la fiscalización está reconocida de manera explícita como una prioridad en la política pública de movilidad segura.
2. **Legislación integral:** el marco normativo regula los principales factores de riesgo (velocidad, alcohol, cinturón, casco, sistemas de retención infantil y distractores).
3. **Capacidad institucional:** existen corporaciones policiales de tránsito con personal, formación, equipamiento, protocolos y recursos asignados.
4. **Efectividad operativa:** las infracciones se gestionan de forma completa: detección, registro, sanción, cobro y uso del recurso.
5. **Comunicación asociada:** la fiscalización se acompaña de campañas que informan y refuerzan la percepción de control.

Cada componente se evalúa como presente o no presente, a partir de evidencia documental pública.

### 1. Compromiso político

#### 1.1. Pregunta rectora

¿El Estado reconoce a la fiscalización como una política pública para reducir, controlar y prevenir conductas de riesgo en las vías de tránsito?

#### 1.2. Descripción del componente

Este componente identifica si la fiscalización ha sido reconocida de manera explícita como una prioridad en la agenda pública de movilidad segura.

La evidencia muestra que la fiscalización requiere una definición política clara para sostenerse en el tiempo y orientar la acción pública. Este componente se limita a verificar la existencia de esa definición.

### 1.3. Escala

1=Sí / 0=No

## 2. Legislación integral (marco normativo)

### 2.1. Pregunta rectora

¿El país cuenta con un marco normativo que permita fiscalizar los factores de riesgo asociados a los siniestros viales?

### 2.2. Descripción del componente

Este componente identifica si existe un marco normativo que regule de manera explícita las conductas de riesgo que deben ser objeto de fiscalización en las vías de tránsito, basado en sus sistemas estadísticos.

La evidencia internacional muestra que la fiscalización requiere normas claras que definan qué conductas son sancionables. Su efectividad depende de que la legislación esté directamente vinculada a los factores de riesgo que concentran la mayor carga de lesiones y muertes.

Para efectos de este indicador, se evalúa si la legislación incorpora de manera explícita los principales factores de riesgo, tales como: conducción con exceso de velocidad, bajo los efectos del alcohol, sin usar el cinturón de seguridad o el casco certificado para motociclistas, sin utilizar los sistemas de retención infantil o con distractores por parte del conductor.

Este componente se limita a verificar la existencia de un marco normativo que permita fiscalizar estas conductas. No evalúa su aplicación, cobertura o resultados.

### 2.3. Escala

1=Sí / 0=No

## 3. Capacidad institucional de las corporaciones policiales de tránsito

### 3.1. Pregunta rectora

¿Las autoridades responsables cuentan con corporaciones policiales de tránsito con las condiciones necesarias para ejercer la fiscalización vial?

### 3.2. Descripción del componente

Este componente identifica si existe la capacidad institucional mínima para que la fiscalización vial pueda realizarse de manera sostenida en el territorio.

La fiscalización requiere capacidades reales de operación. Por ello, su funcionamiento depende de la existencia de corporaciones policiales de tránsito con: organización definida, personal asignado, formación específica, equipamiento adecuado, recursos disponibles y protocolos de actuación.

Para efectos de este indicador, se considera la presencia de todos los siguientes elementos:

- Existencia de una policía de tránsito o función específica de fiscalización.
- Personal asignado a labores de vigilancia y control de factores de riesgo susceptibles de fiscalización.
- Capacitación o formación en fiscalización de la movilidad segura.
- Equipamiento operativo para operativos (fotomultas, vigilancia automatizada) y funciones de fiscalización de factores de riesgo.
- Protocolos de actuación para llevar a cabo actividades de fiscalización de factores de riesgo.
- Asignación presupuestal identificable para actividades de fiscalización.

Este componente verifica la existencia de estas condiciones. No evalúa su cobertura, calidad ni resultados.

### 3.3. Escala ordinal

Sí / No

## 4. Efectividad operativa

### 4.1. Pregunta rectora

¿Las autoridades responsables gestionan de manera efectiva las infracciones de tránsito desde su detección hasta la sanción y el uso de los recursos?

### 4.2. Descripción del componente

Este componente identifica si la fiscalización vial se ejecuta a través de un proceso completo y funcional.

La evidencia muestra que la fiscalización genera efectos de disuasión cuando las infracciones son detectadas, registradas, sancionadas y efectivamente cobradas. La efectividad operativa se expresa en la capacidad de dar seguimiento a cada infracción a lo largo de todo su ciclo.

La efectividad de la fiscalización vial depende de las características de la sanción aplicada. Para que el proceso genere un efecto disuasorio real, las sanciones deben ser creíbles, proporcionales, oportunas y transparentes. Estas características fortalecen la confianza en la autoridad, reducen

espacios de corrupción y consolidan la percepción de que el incumplimiento de la norma tiene consecuencias ciertas dentro del sistema de movilidad.

Para efectos de este indicador, se considera la presencia de todos los siguientes elementos:

- Detección de infracciones en el territorio.
- Registro formal de las infracciones.
- Procesamiento administrativo.
- Aplicación de sanciones.
- Mecanismos para asegurar su cobro.
- Uso del recurso obtenido en acciones vinculadas a la movilidad segura.

Este componente verifica la existencia de un proceso continuo que conecta estos elementos. No evalúa montos, eficiencia recaudatoria ni impacto final en la reducción de siniestros.

#### **4.3. Escala ordinal**

Sí / No

### **5. Comunicación asociada a la fiscalización**

#### **5.1. Pregunta rectora**

¿Las autoridades responsables acompañan la fiscalización vial con campañas de comunicación dirigidas a la población?

#### **5.2. Descripción del componente**

Este componente identifica si la fiscalización vial se acompaña de acciones de comunicación orientadas a informar, visibilizar y reforzar su presencia ante la población.

La evidencia muestra que la disuasión depende de la percepción de riesgo de ser sancionado. Esta percepción se construye cuando las personas conocen que la fiscalización existe, entienden qué conductas son sancionadas y perciben que su aplicación es consistente y sostenible.

Para efectos de este indicador, se considera la presencia de los siguientes elementos:

- Campañas de comunicación vinculadas a la fiscalización.
- Difusión de las conductas de riesgo que son objeto de sanción.

- Información sobre operativos o mecanismos de control.
- Mensajes dirigidos a modificar comportamientos en el tránsito.

Este componente verifica la existencia de comunicación asociada a la fiscalización. No evalúa su alcance, calidad ni impacto.

### 5.3. Escala

1=Sí / 0=No

### Interpretación del indicador y orientación para la acción

El indicador de fiscalización vial se expresa como la suma de cinco componentes, con un rango de 0 a 5 puntos. Cada punto representa la presencia de una condición necesaria para que la fiscalización opere como un proceso activo, visible y creíble de control de conductas de riesgo.

Su interpretación se vincula directamente con la capacidad del país para generar disuasión efectiva.

**Tabla 25.** Criterios de puntuación del indicador “fiscalización”

Puntuación	Lectura	Recomendación
<b>0-1 puntos</b>	La fiscalización carece de sustento estructural. No existe una definición clara, ni un marco normativo o institucional que permita ejercer control sobre las conductas de riesgo. En este contexto, la percepción de control es prácticamente inexistente y prevalece una sensación de impunidad	Establecer la fiscalización como política pública prioritaria y desarrollar un marco normativo que regule de manera explícita los factores de riesgo
<b>2 puntos</b>	Existen elementos formales, pero la fiscalización no opera como un proceso coherente. La normativa o el reconocimiento político no se traducen en presencia real en el territorio. La percepción de control es baja e inestable	Desarrollar capacidades institucionales en la policía de tránsito, con enfoque en formación, equipamiento y organización para la vigilancia de factores de riesgo
<b>3 puntos</b>	La fiscalización cuenta con estructura institucional y presencia operativa, pero el proceso es incompleto. Las infracciones no siguen de manera consistente todo el ciclo: detección, sanción, cobro y uso del recurso. Esto debilita la credibilidad del sistema y reduce su efecto disuasivo	Consolidar la gestión de infracciones como un proceso continuo, asegurando sanciones creíbles, proporcionales, oportunas y con mecanismos efectivos de cobro y uso del recurso a favor de la movilidad segura
<b>4 puntos</b>	La fiscalización opera como un sistema estructurado, con capacidades institucionales y procesos completos. Sin embargo, la percepción de control puede no ser suficientemente visible para la población. El efecto disuasivo existe, pero no alcanza su máximo potencial	Fortalecer la comunicación pública asociada a la fiscalización, incrementando la visibilidad de los operativos, la información sobre sanciones y la percepción de riesgo de ser sancionado

>>

&gt;&gt;

Puntuación	Lectura	Recomendación
5 puntos	La fiscalización opera como un proceso activo, consistente y visible en el territorio. Existe coherencia entre política pública, normativa, capacidad institucional, operación y comunicación. Las sanciones son percibidas como ciertas, proporcionales y oportunas, y la población reconoce la presencia constante de la autoridad. En este nivel, la fiscalización logra modificar conductas y reducir la adopción de riesgos en el sistema de movilidad	Mantener la consistencia operativa, fortalecer el uso de inteligencia de datos y asegurar la evaluación continua de la política de fiscalización

Fuente: elaboración propia.

### Lectura general del indicador

El indicador se centra en la identificación de condiciones institucionales necesarias para el ejercicio de la fiscalización vial, sin evaluar resultados finales en materia de siniestralidad.

La propuesta busca servir de herramienta ejecutiva que permita organizar información disponible, facilitar comparaciones y apoyar la toma de decisiones a nivel estratégico, no busca sustituir sistemas de información más complejos ni indicadores especializados.

El diseño del indicador responde a un criterio de claridad y aplicabilidad. Se construye a partir de componentes verificables y una lógica binaria, lo que permite su uso en contextos con distinta disponibilidad de información y fortalece su utilidad para responsables de política pública.

En conjunto, el indicador ofrece una lectura directa sobre la existencia de condiciones mínimas para que la fiscalización vial opere como una función efectiva de disuasión.

### Bibliografía

Bergen, G., Pitan, A., Qu, S., Shults, R. A., Chattopadhyay, S. K., Elder, R. W., Sleet, D. A., Coleman, H. L., Compton, R. P., Nichols, J. L., Clymer, J. M., Calvert, W. B.; Community Preventive Services Task Force (2014). Publicized sobriety checkpoint programs: a community guide systematic review. *Am J Prev Med.* May, 46(5), 529-539. DOI: [10.1016/j.amepre.2014.01.018](https://doi.org/10.1016/j.amepre.2014.01.018) [consulta: 3 de junio de 2026]. PMID: 24745644.

Castillo Manzano, J. I. (2017). La contribución a la seguridad vial de la supervisión del cumplimiento de las normas de circulación. Madrid: Fundación MAPFRE.

Davey, J. D., & Freeman, J. E. (2011). Improving road safety through deterrence-based initiatives: A review of research. *Sultan Qaboos University Medical Journal*, 11(1), 29-37.

Elliott, B. (2003). Deterrence theory revisited. Road Safety Research, Policing and Education Conference Proceedings. NSW Roads and Traffic Authority.

- Elvik R. A (2024). A comparison of actual and perceived risk of apprehension for speeding in Norway. *Accid Anal Prev.* 2025 Jan, 209: 107814. doi: [10.1016/j.aap.2024.107814](https://doi.org/10.1016/j.aap.2024.107814) [consulta: 3 de junio de 2026]. Epub 2024 Oct 18. PMID: 39426158.
- European Commission (2024). Road safety thematic report – Traffic law enforcement. European Road Safety Observatory. Brussels, European Commission, Directorate General for Transport.
- Fisa, R., Musukuma, M., Sampa, M. et al. (2022). Effects of interventions for preventing road traffic crashes: an overview of systematic reviews. *BMC Public Health*, 22, 513. Disponible en: <https://doi.org/10.1186/s12889-021-12253-y> [consulta: 3 de junio de 2026].
- Homel, R. (1988). *Policing and punishing the drinking driver: A study of general and specific deterrence*. Springer-Verlag. (Springer New York). DOI: [10.1007/978-1-4684-7077-2](https://doi.org/10.1007/978-1-4684-7077-2) [consulta: 3 de junio de 2026].
- Organización Mundial de la Salud (2013). *Strengthening road safety legislation: A practice and resource manual for countries*. WHO.
- Organización Mundial de la Salud (2017). *Save LIVES: A road safety technical package*. WHO.
- Organización Mundial de la Salud (2026). *Road policing for road safety: Technical manual for building global enforcement capacity*. WHO Regional Office for Europe.
- Peek-Asa, C. (1999). The effect of random alcohol screening in reducing motor vehicle crash injuries. *Am J Prev Med.* Jan, 16(1 Suppl), 57-67. DOI: [10.1016/s0749-3797\(98\)00116-0](https://doi.org/10.1016/s0749-3797(98)00116-0) [consulta: 3 de junio de 2026]. PMID: 9921387.
- Pilkington, P., & Kinra, S. (2005). Effectiveness of speed cameras in preventing road traffic collisions and related casualties: Systematic review. *BMJ*, 330(7487), 331-334. Disponible en: <https://doi.org/10.1136/bmj.38324.646574.AE> [consulta: 22 de mayo de 2026].
- Retting, R. A., Ferguson, S. A., & Hakkert, A. S. (2003). Effects of red light cameras on violations and crashes: A review of the international literature. *Traffic Injury Prevention*, 4(1), 17-23. Disponible en: <https://doi.org/10.1080/15389580309858> [consulta: 3 de junio de 2026].
- Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (2011). *Guía de intervenciones de vigilancia y control de tránsito*. Secretaría de Salud. Disponible en: [https://www.paho.org/sites/default/files/2022-05/Guia\\_de\\_Intervenciones.pdf](https://www.paho.org/sites/default/files/2022-05/Guia_de_Intervenciones.pdf) [consulta: 3 de junio de 2026].
- Shults, R. A., Elder, R. W., Sleet, D. A. et al. (2001). Reviews of evidence regarding interventions to reduce alcohol-impaired driving. *American Journal of Preventive Medicine*, 21(4 Suppl), 66-88. Disponible en: [https://doi.org/10.1016/S0749-3797\(01\)00381-6](https://doi.org/10.1016/S0749-3797(01)00381-6) [consulta: 22 de mayo de 2026].
- Wilson, C., Willis, C., Hendrikz, J. K., Le Brocq, R., & Bellamy, N. (2010). Speed cameras for the prevention of road traffic injuries and deaths. *Cochrane Database of Systematic Reviews*, (10). Disponible en: <https://doi.org/10.1002/14651858.CD004607.pub4> [consulta: 22 de mayo de 2026].

Zhi (Aaron) Cheng, Zhanyu Dong, Min-Seok Pang (2025). Automated Enforcement and Traffic Safety. *Management Science*, 71(12): 10067-10087. Disponible en: <https://doi.org/10.1287/mnsc.2023.00575> [consulta: 3 de junio de 2026].

## Medios de verificación

### 1. Compromiso político

Se considera que el componente está presente cuando existe evidencia pública de carácter nacional, en la que la fiscalización vial se establece de manera explícita como prioridad en la política de movilidad o seguridad vial.

La verificación se realiza a partir de instrumentos formales de carácter nacional, tales como:

- Marco normativo (constitución, leyes generales o nacionales en materia de movilidad, tránsito o seguridad vial).
- Instrumentos de política pública (plan nacional de desarrollo, programas sectoriales o especiales).
- Estrategias o documentos oficiales que definan acciones en fiscalización vial.

La evidencia debe expresar de forma explícita que la fiscalización es una prioridad orientada a reducir, controlar y prevenir conductas de riesgo en las vías de tránsito.

No se consideran como evidencia suficiente declaraciones públicas, comunicados o referencias indirectas sin sustento en instrumentos formales.

### 2. Legislación integral

Se considera que el componente está presente cuando existe evidencia documental pública de carácter nacional en la que se establezcan disposiciones legales que regulen y permitan sancionar los principales factores de riesgo asociados a los siniestros viales.

La verificación se realiza a partir de instrumentos normativos de carácter nacional, tales como:

- Constitución (cuando corresponda).
- Leyes generales o nacionales en materia de movilidad, tránsito, transporte o seguridad vial.
- Reglamentos nacionales derivados de dichas leyes.

La evidencia debe mostrar de forma explícita que las conductas de riesgo están definidas y son susceptibles de fiscalización y sanción.

No se consideran como evidencia suficiente disposiciones generales que no estén vinculadas directamente a factores de riesgo, ni normas que no permitan su fiscalización en la práctica.

### *3. Capacidad institucional*

Se considera que el componente está presente cuando existe evidencia documental pública de carácter nacional que acredite la existencia y operación de corporaciones policiales de tránsito con recursos asignados.

La verificación se realiza a partir de:

- Programas de capacitación en fiscalización de la seguridad vial, con enfoque en factores de riesgo.
- Lineamientos o protocolos de actuación orientados a la fiscalización de la seguridad vial, con enfoque en factores de riesgo.
- Documentos presupuestales o informes que identifiquen recursos destinados a la fiscalización de la seguridad vial con enfoque en factores de riesgo.

La evidencia debe permitir identificar que la fiscalización cuenta con respaldo institucional y presupuestal para su operación.

No se consideran como evidencia suficiente referencias generales a fuerzas de seguridad sin funciones específicas de tránsito, ni asignaciones presupuestales no vinculadas a la fiscalización de factores de riesgo.

### *4. Efectividad operativa*

Se considera que el componente está presente cuando existe evidencia documental pública de carácter nacional que permita identificar un proceso completo de gestión de infracciones.

La verificación se realiza a partir de:

- Normativa o lineamientos del procedimiento sancionador.
- Sistemas o registros administrativos de infracciones y estadísticas.
- Evidencia de mecanismos de cobro de sanciones.
- Documentos o disposiciones que establezcan el destino de los recursos recaudados.
- Información oficial que vincule estos recursos con acciones de seguridad vial.

La evidencia debe permitir identificar que las infracciones siguen un proceso que concluye en su sanción, cobro y utilización en materia de seguridad vial.

No se consideran como evidencia suficiente operativos aislados ni procesos que no incluyan mecanismos de cobro o destino del recurso.

#### 5. *Comunicación asociada*

Se considera que el componente está presente cuando existe evidencia pública de carácter nacional que acredite la realización de campañas de comunicación vinculadas a la fiscalización vial.

La verificación se realiza a partir de:

- Campañas institucionales de alcance nacional, difundidas en medios de comunicación.
- Materiales oficiales (*spots*, contenidos digitales, mensajes institucionales) vinculadas a la fiscalización vial.
- Documentos o estrategias de comunicación en seguridad vial vinculadas a la fiscalización vial.
- Evidencia de difusión de operativos o controles de tránsito, vinculados a la fiscalización vial de factores de riesgo.

La evidencia debe permitir identificar que la comunicación está asociada a la fiscalización y orientada a informar sobre conductas de riesgo y su sanción.

No se consideran como evidencia suficiente campañas generales de seguridad vial sin relación con la fiscalización.

Impulsado por



Y las siguientes asociaciones de víctimas iberoamericanas



Apoyado por las siguientes asociaciones de víctimas españolas



PREVENCIÓN  
DE ACCIDENTES  
DE TRÁFICO

50  
años  
1968-2018



Y otras fundaciones y asociaciones y entidades participantes



Y con la coordinación de

**Fundación mapfre**



Fundación **mapfre**

