

ANEXO I

FORMULARIO DE PRESENTACIÓN DE UN PROGRAMA IBEROAMERICANO

1. DATOS GENERALES

Nombre del Programa	PROGRAMA IBEROAMERICANO DE SEGURIDAD VIAL Observatorio de Seguridad Vial/ Política Pública Integral en Movilidad y Seguridad Vial.
País/es u que propone/n el Programa	Costa Rica, Argentina, España, Guatemala, República Dominicana.
Países participantes	Argentina, Chile, Costa Rica, España, Guatemala, Panamá, Paraguay, República Dominicana y Uruguay.
Área Prioritaria a la que pertenece	Programa Transversal
<i>Objetivo de Desarrollo Sostenible al que contribuye el Programa</i>	ODS 3: Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades. Meta 3.6: Reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo. ODS 11: Lograr ciudades y asentamientos humanos inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Meta 11.2: Proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.
Ubicación de la Unidad Técnica del Programa	La ubicación inicial y de los años subsiguientes de la Unidad Técnica del Programa, será definida por los países participantes en el Consejo Intergubernamental en su primera reunión.
Fecha de presentación a la SEGIB	Octubre de 2018.
Fecha de inicio del Programa	Enero de 2019
Fecha de finalización de la primera fase del Programa	2024
Presupuesto comprometido total (€ / \$)	290.000 USD

<p>Recursos técnicos, humanos y materiales comprometidos</p>	<p>Además de las aportaciones económicas, los países tienen previsto hacer contribuciones valorizadas que se recogerán en el primer Consejo Intergubernamental.</p> <p>En el caso de Argentina, el país creará la WEB que alojará el sistema de datos del Programa Iberoamericano de Seguridad Vial y que tendrá un costo en el entorno de los 100.000 dólares.</p>
--	---

<p>1.</p>	<p>Contexto y Justificación del Programa</p> <p>El PROGRAMA IBEROAMERICANO DE SEGURIDAD VIAL / Observatorio de Seguridad Vial/ Política Pública Integral en Movilidad y Seguridad Vial basa su origen y constitución en el Programa de Acción de la XVIII Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y de Gobierno celebrada en San Salvador (2008), donde se instruyó a los Ministros responsables de Seguridad Vial a llevar a cabo las acciones necesarias para disminuir la siniestralidad vial y avanzar hacia la creación de un Plan Estratégico de Seguridad Vial y un Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial.</p> <p>Paralelamente, se mandató a la SEGIB a organizar el primer Encuentro Iberoamericano de Seguridad Vial en colaboración con los principales actores públicos, privados y multilaterales de este ámbito para avanzar en el diseño de un espacio iberoamericano de Seguridad Vial.</p> <p>En seguimiento de dichos mandatos se han organizado 3 Encuentros Iberoamericanos de Seguridad Vial-EISEVI que tuvieron lugar en Madrid (2009), México (2011) y Buenos Aires (2013). Dichos encuentros contribuyeron a la materialización de resultados e instrumentos clave para avanzar en la cooperación iberoamericana en el ámbito de la Seguridad Vial en Iberoamérica tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La Posición común Iberoamericana llevada a la Cumbre de las Naciones Unidas sobre Seguridad Vial celebrada en 2009. • La creación del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial - OEISEVI, operativo desde junio de 2012. • La Constitución de la Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas de Accidentes de Tránsito (Colombia, 2010). <p>Precisamente, como parte de los acuerdos y decisiones tomadas en las diferentes instancias de trabajo, se menciona por parte de la mayoría de los países participantes la necesidad de un abordaje o enfoque integral de la movilidad y seguridad vial, dado que los diferentes hitos o evolución de la política pública en movilidad y seguridad vial marcan uno de los problemas más relevantes en la intervención e implementación de acciones.</p> <p>Los diferentes procesos de abordaje han oscilado desde una concepción fragmentada y desarticulada del Sistema Vial, no reconociendo el carácter multifactorial y sistémico de las fallas (abordaje desde la visión ingenieril), hasta el enfoque social y económico como un problema de salud pública de alto impacto nacional. Por lo tanto, su análisis debe ser multifactorial y plantear soluciones integrales, multidisciplinarias, de corto, mediano y largo plazo.</p>
-----------	---

Precisamente tomando marco de abordaje el contexto mundial, regional y nacional de la situación de los accidentes de tránsito, se dio pie a la proclamación del decenio de la seguridad vial (2011–2020), exhortando a las naciones, por medio de resoluciones mundiales, a llevar a cabo actividades destinadas a mejorar la situación mediante políticas de seguridad vial alineadas, promoviendo esfuerzos para contar con un sistema de transporte público seguro y saludable, para proteger a la población más pobre, marginada y vulnerable, así como para reducir las muertes y discapacidades resultantes de los traumatismos por tránsito; finalmente, se exhortó a la inclusión de las metas de seguridad vial en los Objetivos del Desarrollo Sostenible, que representan el reto persistente de los países en alcanzar una movilidad segura en el contexto del desarrollo sostenible.

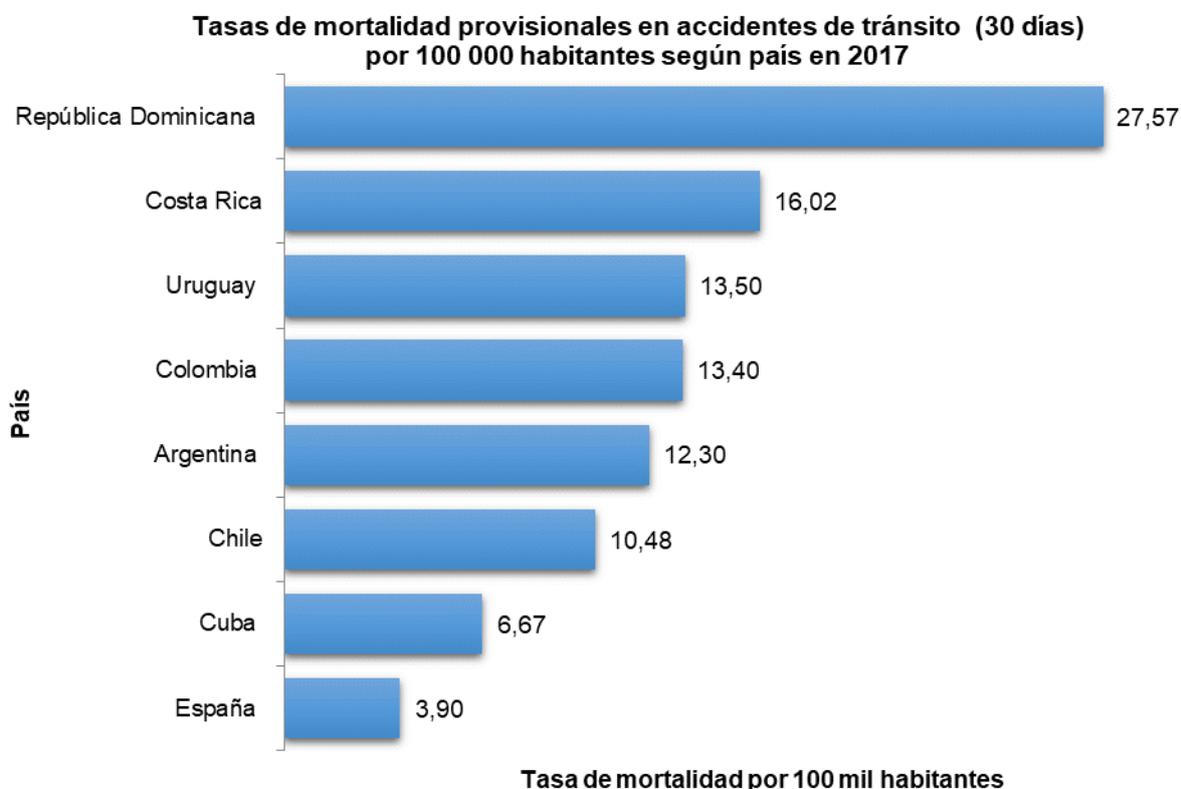
A este esfuerzo por mejorar la Seguridad Vial ha contribuido de forma destacada la CEPAL con sus distintas actividades y estudios, demostrando que la diversidad de las causas de los accidentes de tránsito en la región implica la necesidad de una política pública integral que combine acciones a corto, mediano y largo plazo en áreas tan diversas como la infraestructura vial, el diseño y estado de los vehículos, las conductas de los usuarios de transporte, la educación, el sistema de salud, la fiscalización y control de las medidas. Además, la CEPAL también ha señalado que no solo las políticas y los planes de seguridad vial son fundamentales, sino también la forma en cómo se coordinan las distintas visiones y acciones de la seguridad vial, siendo precisamente el tema de gobernanza de la seguridad vial a nivel local, nacional y subregional, lo trascendental para generar un mayor diálogo y posicionar este tema en las agendas públicas y políticas de los países de la región.

También la OPS/ OMS han determinado, a nivel regional y mundial, lineamientos para reorientar la visión de la seguridad vial y la formulación de políticas mediante manifiestos y resoluciones. Sus principales aportes son el reconocimiento de la seguridad vial como un problema de salud pública, la necesidad de incorporar este tema en las agendas públicas de cada país y reconocer los accidentes de tránsito como un problema social de gran envergadura que afecta otros sectores de la sociedad.

El Programa Iberoamericano de Seguridad Vial actuará directamente sobre un gravísimo problema que afecta a los países iberoamericanos: el **alto índice de mortalidad provocado por los accidentes de tráfico**. En este sentido, se incluyen una serie de datos y gráficos proporcionados por el *Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI)* sobre la tasa de mortalidad correspondiente a 2017 de los países que han presentado datos preliminares (los datos consolidados aparecerán en el IX Informe Iberoamericano de Seguridad Vial 2016-2017, que se encuentra en este momento en proceso de recepción de informes).

El gráfico 1 muestra, preliminarmente, las tasas que han sido reportadas para el 2017 por 8 países:

Gráfico 1.



Fuente: OISEVI. Elaboración propia con datos de informes preliminares y presentaciones, estos datos son provisionales

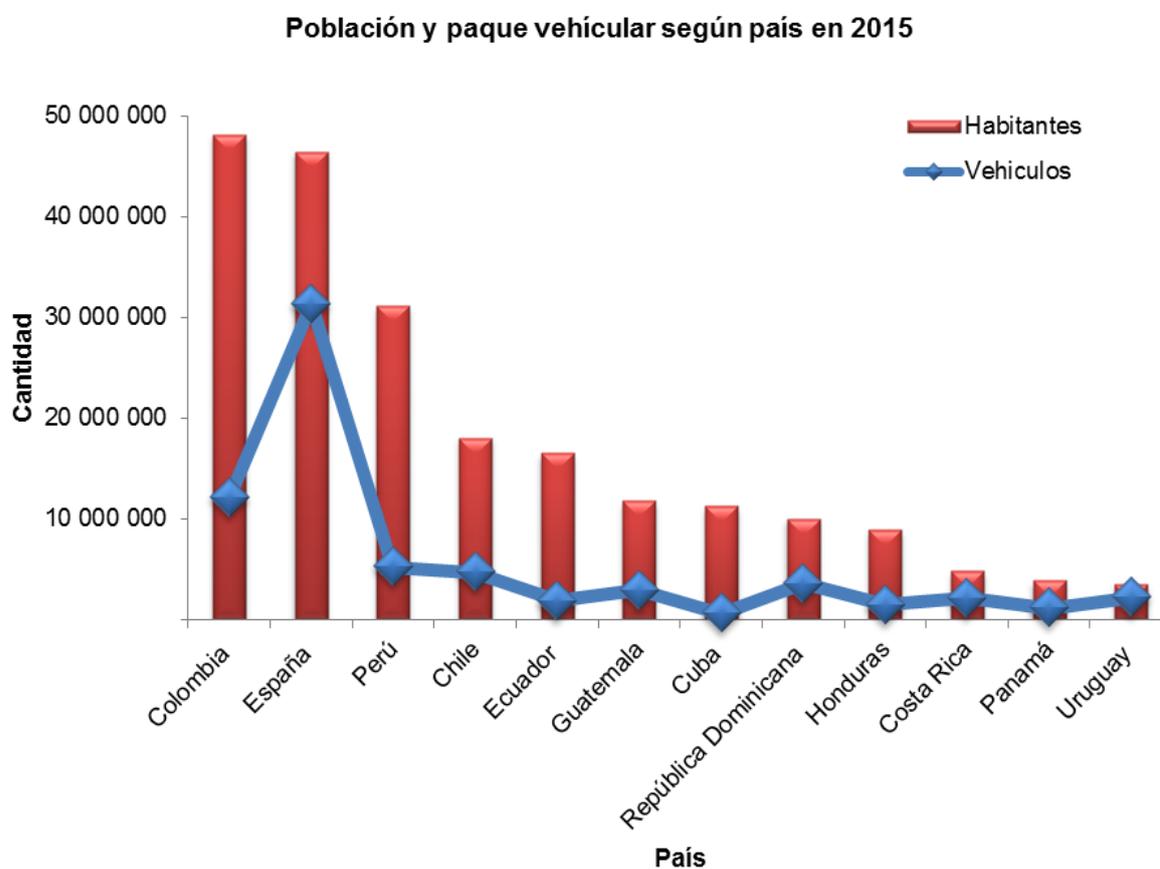
Se presentan a continuación los resultados del **VIII Informe Iberoamericano de Seguridad Vial 2015**; recientemente aprobado por la asamblea de OISEVI (Panamá, 2018) y que constituye una buena muestra de la realidad en materia de Seguridad Vial en la región.

Comparación general

Para realizar un acercamiento a la situación de la Seguridad Vial en la región, se presenta una comparación entre países en relación con la cantidad de habitantes y flota existente (Gráfico 2). Se aprecia como Colombia, España y Perú cuentan con la mayor población, pero en relación con su flota vehicular, Perú y Colombia tienen una diferencia considerable a España.

Para el resto de países de la región, la flota vehicular es baja en comparación con su población, excluyendo a Costa Rica, Panamá y Uruguay, donde representa cerca de la mitad del número de habitantes.

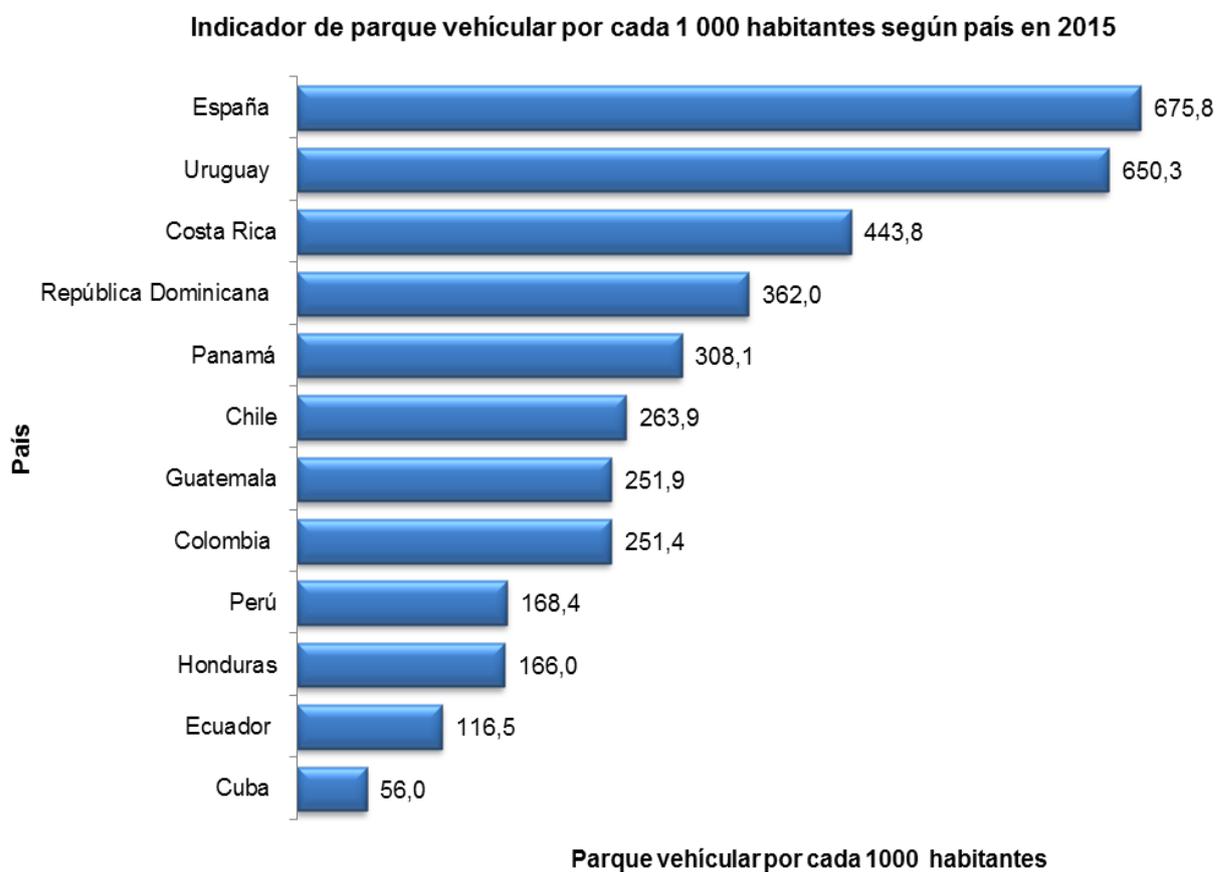
Gráfico 2.



Fuente: OISEVI. Elaboración propia con datos de informes de los países.

En el caso de los países con mayor parque vehicular por cada mil habitantes, España, Uruguay y Costa Rica, se perfilan como los de mayor aportación de vehículos por cada 1000 habitantes, por otro lado, países como Honduras, Ecuador y Cuba presentan los valores más bajos como se muestra en el gráfico 3.

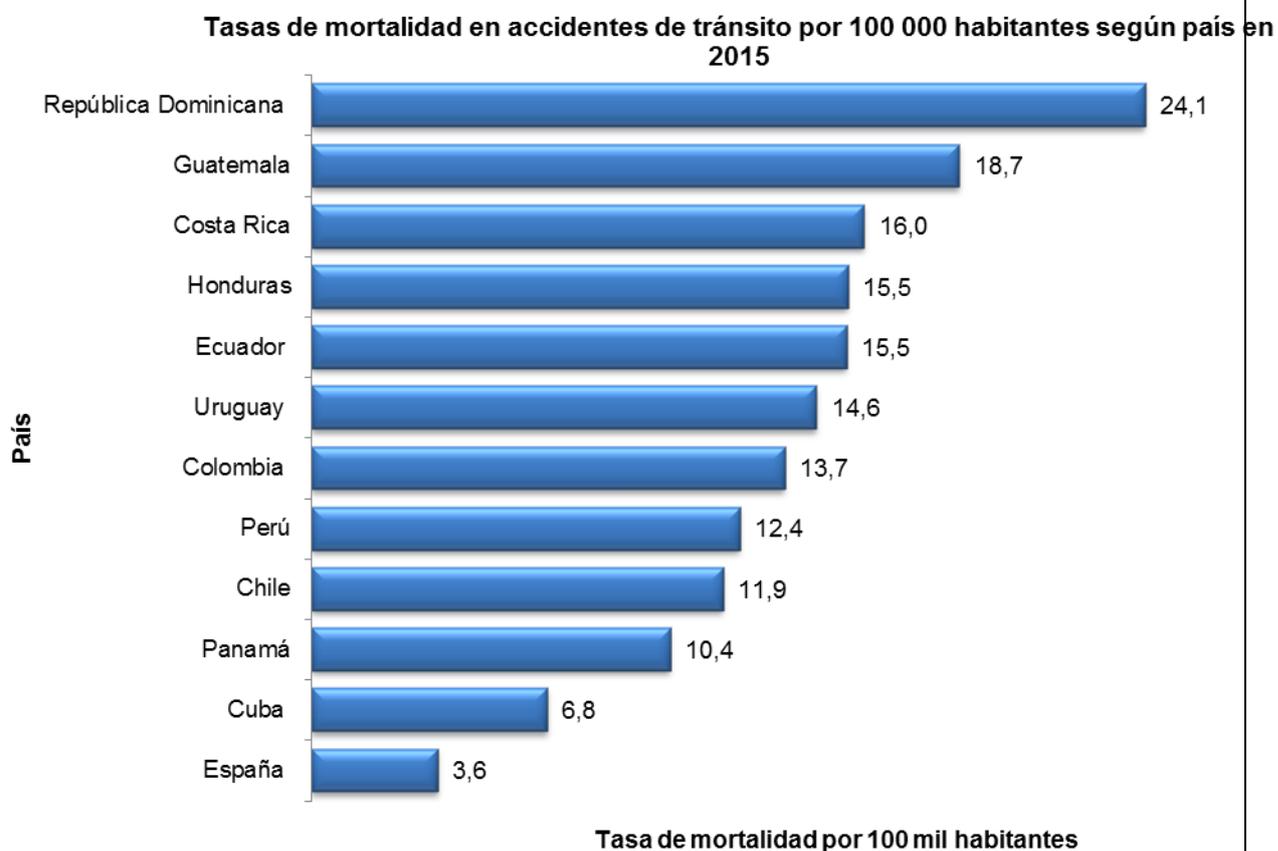
Gráfico 3.



Fuente: OISEVI. Elaboración propia con datos de informes de países.

En relación con la tasa de mortalidad el gráfico 4, muestra que Cuba y España son los países que presentan las tasas más bajas, y por el otro lado República Dominicana y Guatemala presentan los valores más altos.

Gráfico 4.



Fuente: OISEVI. Elaboración propia con datos de informes de países.

Cuando la tasa de mortalidad es calculada por cada 100 000 vehículos, el escenario cambia, ya que países como Ecuador, Cuba, y Honduras pasan a tener las tasas más altas. Por otro lado, países como Panamá, Uruguay y España tienden a tener los valores más bajos.

Gráfico5.

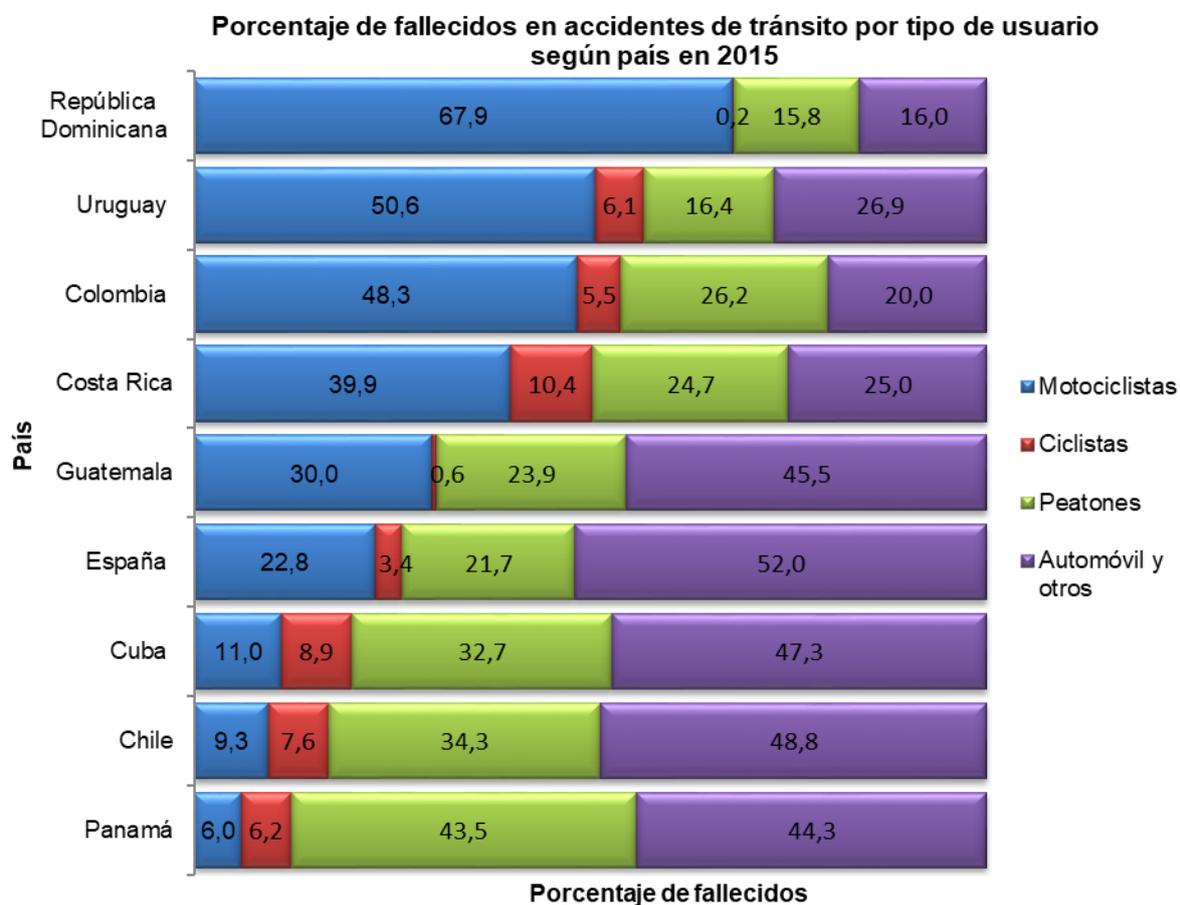


Fuente: OISEVI. Elaboración propia con datos de informes de países.

Tipo de usuario

Al analizar los fallecidos según el tipo de usuario se identifica diferencias importantes: República Dominicana, Uruguay, Colombia, Costa Rica, y Guatemala presenta valores mayores a 30% en la presencia de ocupantes de motocicleta. Por otro lado, Panamá, Chile y Cuba presentan valores mayores al 30% en el tipo de usuario peatón, que a su vez está relacionado con los atropellos. En el caso particular de España, más del 50% de sus fallecidos eran ocupante de automóvil u otros vehículos motores.

Gráfico 6.



Fuente: OISEVI. Elaboración propia con datos de informes de países. Nota: se analiza solo los países que presentaron esta desagregación del usuario.

Resulta interesante el comportamiento que se da entre los países en relación con la mortalidad de usuarios vulnerables, ya que excepto España, en el resto de países más del 50% de los fallecidos se consideran usuarios vulnerables (Motociclistas, Ciclistas y Peatones), debido a que por el modo de transporte utilizado, presentan mayor riesgo de sufrir lesiones en el caso de tener un accidente.

Grupos de edad

En los fallecimientos por grupo de edad, se aprecian ciertas diferencias entre los países en cuanto a su distribución, para el caso de Costa Rica, Colombia, Guatemala, República Dominicana y Uruguay, la mayor concentración se presenta en los grupos de edad que comprende desde los 15 a los 34 años, mientras que en Cuba y España la mayor proporción de casos ocurren en grupos de edad mayor a los 35 años, y para el caso de Chile los grupos de más incidencia son de 25-34 años y 45-54 años. Para poder realizar este análisis más comparable, se incorporará en el siguiente informe las tasas de mortalidad específicas por grupos de edad, ya que este comportamiento puede estar respondiendo a la estructura por edades de la población característica de cada país.

Cuadro 1. Porcentaje de fallecidos en accidentes de tránsito por grupo de edad según país en 2015

Grupo de edad	País							
	Colombia	Costa Rica	Cuba	España	Guatemala	República Dominicana	Uruguay	Chile
≤ 5	1,3	0,8	1,4	0,8	2,9	1,4	1,8	2,1
(06 - 14)	2,5	1,4	3,4	0,7	4,2	2,7	2,2	2,9
(15 - 24)	22,3	19,2	9,4	10,1	22,4	25,4	20,4	13
(25 - 34)	22,3	26	14,7	14	23,1	17,5	16,6	20,6
(35 - 44)	13,9	16,6	17,8	16	15,7	6,4	14	14,8
(45 - 54)	12,1	15,5	20,6	15,5	9,5	11	13,2	15,7
(55 - 64)	10	9,4	10,5	12,4	8,1	9	10,9	12,6
(65 - 74)	7,6	5,8	7,9	12	5,2	3,6	9,7	8,7
≥ 75	7,9	5,3	14,2	17,9	3,1	2,7	10,1	6,1
Sin	0	0	0,1	0,6	5,7	20,4	1,2	3,3
Total	100	100	100	100	100	100	100	100

Fuente: OISEVI. Elaboración propia con datos de informes de países. Nota: se analiza solo los países que presentaron esta desagregación de la edad.

2. Principios rectores del Programa

Los principios que guían el programa nacen de los puntos de vista compartidos:

- Voluntad política y apoyo financiero por parte de los gobiernos para abordar la política pública inclusiva de movilidad y seguridad vial de forma integral, desde su inclusión dentro de las estrategias y proyectos acordados con los países de la región.
- Toma de decisiones basadas en evidencia y seguimiento constante de las políticas públicas elegidas. La información debe facilitar el diseño, implementación y evaluación de políticas integrales e intervenciones viales que repercutan en una disminución significativa de la siniestralidad en el sistema vial, tomando como instrumento los datos contenidos en el Observatorio de la Seguridad Vial.
- Coordinación para el involucramiento e identificación de objetivos comunes con sectores como transporte, salud, ambiente y con las políticas de planeación urbana, entre otros, para la formulación, implementación, control y seguimiento de las políticas públicas integrales e inclusivas en movilidad y seguridad vial.

3. Países participantes y ubicación de la Unidad Técnica

Conforman el Programa 9 países:

Argentina, Chile, Costa Rica, España, Guatemala, Panamá, Paraguay, República Dominicana y Uruguay.

La ubicación inicial y de los años subsiguientes de la Unidad Técnica del Programa, será definida por los países participantes en el primer Consejo Intergubernamental del Programa.

4.	Destinatarios del Programa (directos e indirectos)	
	<p>El Programa Iberoamericano de Seguridad Vial tendrá como Destinatarios Directos a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Las instituciones públicas a nivel nacional, regional, provincial y municipal con responsabilidades en políticas en movilidad y seguridad vial, para ser más eficaces en la toma de decisiones, la gestión, la supervisión y la evaluación de las medidas. • Todos los usuarios del Sistema de Movilidad y Seguridad Vial de cada uno los países participantes. Se pretende, por medio de la formulación, aplicación y evaluación de una política pública integral e inclusiva en movilidad y seguridad vial, mejorar la calidad de vida de la población en sus diferentes formas de movilidad sea peatonal, transporte privado motorizado y no motorizado y Transporte Público. • Los centros de investigación en seguridad vial y universidades, como entidades que aportan conocimiento, análisis, diagnóstico y evaluación. <p>Los Destinatarios Indirectos del Programa serán:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Organizaciones no Gubernamentales que trabajan en la promoción de programas, proyectos, metas y acciones en seguridad vial. 	
5.	Objetivos	
5.1	Objetivo General	Promover el desplazamiento seguro de los usuarios en el sistema vial, reduciendo lesiones, discapacidades y muertes por accidentes de tránsito en todos los países miembros.
5.2	Objetivos Específicos	<p>El Objetivo General se logrará a través de tres Objetivos Específicos:</p> <p>OE1. Generar y gestionar conocimiento estandarizado en materia de Seguridad Vial que favorezca la toma de decisiones, a través del Observatorio Iberoamericano de la Seguridad Vial (OISEVI).</p> <p>En la región se observan diferencias en la institucionalidad del proceso de recolección sistemática de información para el procesamiento y divulgación de la información en materia de seguridad vial, así como en la desagregación de los datos y la conceptualización de algunas variables.</p> <p>Por ello, se fortalecerá el Observatorio Iberoamericano de la Seguridad Vial para que los países puedan contar con datos estandarizados comparables, dispuestos en una plataforma de explotación apoyada en una página web que permita su divulgación y apoye la toma de decisiones de los operadores y responsables políticos en materia de Seguridad Vial.</p>

		<p>OE2. Apoyar el diseño y aplicación de políticas integrales e inclusivas en movilidad y seguridad vial y la creación/ consolidación de Agencias Nacionales.</p> <p>El nuevo Programa promoverá la articulación de un espacio de dialogo regional continuo sobre la gobernanza de la seguridad vial y las mejores prácticas regionales a través del establecimiento de una red regional de expertos en el tema.</p> <p>El diálogo y la identificación de buenas prácticas permitirán el desarrollo de políticas públicas y normativas en temas como:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) El control de velocidad. (2) La protección de usuarios vulnerables como los motociclistas, promoviendo la elaboración y aplicación de un Plan Estratégico para contener y reducir su mortalidad; (3) La conformación de una Federación Iberoamericana para Policías de Tránsito. <p>Dentro de este Objetivo Específico, el Programa apoyará la creación o consolidación de Agencias Nacionales de Tráfico, adscritas al nivel más alto de decisión en cada estado miembro.</p> <p>OE3. Implicar a grupos de la sociedad civil activos en el ámbito de Seguridad Vial en la definición, implementación y evaluación de una política pública integral e inclusiva.</p> <p>El Programa promoverá procesos de sensibilización dirigidos a la población para la elaboración e implementación de acciones en movilidad y seguridad vial de carácter inclusivo.</p> <p>El Programa pretende construir alianzas con organizaciones de los sectores públicos y privado en torno a los asuntos relacionados con la movilidad y seguridad vial inclusiva y favorecer su participación para contar con Políticas Públicas socialmente relevantes.</p> <p>El Programa de Seguridad Vial está comprometido con el enfoque de género, por lo que velará para que las políticas, normativas y acciones que se impulsen no resulten discriminatorias para las mujeres, sino que impulsen medidas correctoras de la desigualdad entre géneros. Así, y en relación al OE1 de generación de datos estandarizados en materia de Seguridad Vial para mejorar la calidad en los procesos de toma de decisiones, se promoverá la obtención de datos desagregados por sexo. Esta diferenciación permitirá realizar análisis que favorezcan la elaboración de mejores políticas públicas, capaces de contribuir a romper las desigualdades existentes entre hombres y mujeres.</p>
--	--	---

	<p>Por otro lado, en los Planes Operativos Anuales, se valorará la pertinencia de incluir actividades con presupuesto específico dirigidas a mejorar la igualdad cuando sea pertinente.</p> <p>Del mismo modo, el POA incorporará indicadores con perspectiva de género y considerará metas progresivas que favorezcan el alcance de la igualdad en el sector.</p> <p>Finalmente, el Programa cuidará el lenguaje utilizado en todos sus documentos y comunicaciones para asegurar que no resulte discriminatorio para las mujeres, independientemente de sus condiciones personales, sociales o culturales, incluidas aquellas que presentan una discapacidad.</p>
<p>6. Resultados esperados. Líneas de Acción y Actividades</p> <p>Para alcanzar los Objetivos propuestos se tendrán que construir espacios de debate y toma de decisiones y se promoverán integraciones sectoriales a nivel de los países, la creación de una red de expertos a nivel regional para sistematizar buenas prácticas y se desarrollarán acciones de sensibilización y movilización de la población en forma transversal e inclusiva en los diferentes campos de intervención.</p> <p>OE1. Generar y gestionar conocimiento estandarizado en materia de Seguridad Vial que favorezca la toma de decisiones, a través del <i>Observatorio Iberoamericano de la Seguridad Vial (OISEVI)</i>.</p> <p>Para el primer Objetivo Específico, se establecen los siguientes Resultados:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Generados datos estandarizados comparables para todos los países miembros del Programa. 2) Habilitado el acceso a los datos del <i>Observatorio Iberoamericano de la Seguridad Vial</i> a través de su página web. 3) Establecido un proceso de seguimiento y evaluación de la situación de la Seguridad Vial en la región. <p>OE2. Apoyar el diseño y aplicación de políticas integrales e inclusivas en movilidad y seguridad vial y la creación/ consolidación de Agencias Nacionales.</p> <p>A través de la articulación de espacios de deliberación y concertación de políticas públicas integrales e inclusivas en movilidad y seguridad vial, el Programa plantea los siguientes Resultados:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Aprobadas políticas, programas y planes para el control de la velocidad en los países miembros del Programa. 2) Reducidas las muertes producidas por exceso de velocidad. 3) Diseñados y en funcionamiento Planes Estratégicos para reducir la mortalidad de los motoristas en los países miembros. 	

	<p>4) Reducidas las muertes de motoristas.</p> <p>5) Conformada una Federación Iberoamericana para Policías de Tránsito.</p> <p>6) Creadas/ consolidadas Agencias Nacionales de Seguridad Vial en los países miembros.</p> <p>7) Determinado los resultados sobre el seguimiento y evaluación de las políticas públicas nacionales de movilidad y seguridad vial.</p> <p>OE3. Implicar a grupos de la sociedad civil activos en el ámbito de Seguridad Vial, privados y públicos, en la definición, implementación y evaluación de una política pública integral e inclusiva.</p> <p>En este Objetivo, se prevé alcanzar los siguientes Resultados:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Identificados grupos de la sociedad civil, privados y públicos, que puedan contribuir a la definición, implementación y evaluación de una política pública integral en movilidad y seguridad vial inclusiva. 2) Generados programas y políticas públicas que hayan contado con la participación de los grupos de la Sociedad Civil identificados. <p>La seguridad vial requiere generar cambios de conducta en los usuarios de las vías, lo cual no es un proceso sencillo, ni de corto plazo, sino que requiere de esfuerzos coordinados y de largo alcance promoviendo acciones inclusivas, diseñadas específicamente para el tipo de usuario y conducta que se desea modificar.</p>
7	<p>Metas e Indicadores de Seguimiento y de Resultado</p> <p>Para garantizar el avance en la consecución de los resultados previstos, se señalan algunas de las metas más relevantes que obtendrá el Programa Iberoamericano de Seguridad Vial:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Para el año 2019 contar con un plan de trabajo para la definición integral de una política pública de carácter inclusivo y su implementación. ▪ Para el año 2019 contar con la elaboración de un diagnóstico, que incluya las principales características del proceso de obtención de datos del observatorio de la seguridad vial, al menos los contemplados en el informe anual de seguridad vial, identificando puntos de mejora y planes de acción. ▪ Conformación y operación a finales del año 2020 de una instancia de coordinación sectorial a nivel de países, donde participen los distintos ministerios y/o entes públicos relacionados con la movilidad y seguridad vial inclusiva, el sector privado y las ONG. ▪ Contar para el año 2020 con la identificación de expertos regionales para la conformación de una red regional de movilidad y seguridad vial inclusiva. ▪ Contar para el año 2022 con la conformación y operación de una Federación Iberoamericana para Policías de Tránsito. ▪ Aplicación para los años 2020, 2021, 2022 y 2023 del seguimiento, control y evaluación de la política pública integral e inclusiva en movilidad y seguridad vial diseñada e implementada. <p>Resultados e Indicadores</p> <p>Los resultados e indicadores se incluyen en la propuesta de POA que acompaña este documento de Formulación.</p>

Cronograma general de ejecución del Programa

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES PARA LA FORMULACIÓN DEL PROGRAMA EN SEGURIDAD VIAL										
ACTIVIDAD	Año 2018								RESPONSABLE	
	May	Jun	Jul	Agost	Sept	Oct	Nov	Dic		
1 Organización previa para la elaboración del programa.										Países participantes y Segib.
2 Análisis, discusión, reformulación de la propuesta programa										Países participantes y Segib.
3 Aprobación del documento programa										Países participantes y Segib.

8.

CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES PARA LA FORMULACIÓN DEL PROGRAMA EN SEGURIDAD VIAL						
ACTIVIDAD	Año 2019	Año 2020	Año 2021	Año 2022	Año 2023	RESPONSABLE
LÍNEAS DE ACCIÓN						
Plan de trabajo general según Líneas de Acción.						Países participantes y Segib.
1 Fortalecimiento del Observatorio Iberoamericano de la Seguridad Vial						Países participantes y Segib.
1.1 Elaboración de un diagnóstico, que incluya las principales características del proceso de obtención de datos del observatorio de la seguridad vial, identificando puntos de mejora y planes de acción.						Países participantes y Segib.
2 Espacios de deliberación y concertación de políticas públicas integrales e inclusivas en movilidad y seguridad vial,						Países participantes y Segib.
2.1 Promoción de espacios de deliberación y concertación de políticas públicas integrales e inclusivas en movilidad y seguridad vial.						Países participantes y Segib.
2.3 Identificación de expertos regionales para la conformación de una red regional de movilidad y seguridad vial inclusiva.						Países participantes y Segib.
2.4 Seguimiento y evaluación de las políticas públicas nacionales de movilidad y seguridad vial, cuyo referente inmediato son los informes parciales y anuales sobre los avances logrados, las limitaciones o factores de éxito y toma de medidas correctivas.						Países participantes y Segib.
2.5 Conformación y operación de una Federación Iberoamericana para Policías de Tránsito.						Países participantes y Segib.
3 Participación ciudadana inclusiva en distintos momentos, para contar con Políticas Públicas socialmente relevantes y la construcción de alianzas con organizaciones de los sectores públicos y privado en torno a los asuntos relacionados con la movilidad y seguridad vial inclusiva.						Países participantes y Segib.
3.1 Grupos de la sociedad civil, privados y públicos identificados en la definición, implementación y evaluación de una política pública integral en movilidad y seguridad vial inclusiva						Países participantes y Segib.
9 Aplicación para los años 2020, 2021, 2022 y 2023 del seguimiento, control y evaluación de la política pública integral e inclusiva en movilidad y seguridad vial diseñada e implementada.						Países participantes y Segib.

9.	<p>Presupuesto general del Programa (€ / \$)</p> <p>El presupuesto se conformará con las aportaciones que realicen los países, a las que se sumarán otras procedentes de organismos y organizaciones interesados con dar cumplimiento a la Meta 6 del ODS 3: Reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.</p> <p>En el caso de los países, como ya se ha mostrado en este documento, todos ellos forman parte del <i>Observatorio Iberoamericanos de Seguridad Vial</i> desde su puesta en marcha en 2012 y seguirán contribuyendo a él una vez que se integre en el Programa Iberoamericano de Seguridad Vial.</p> <p>Los países también harán contribuciones valorizadas, como es el caso de Argentina se ha comprometido con la creación de la WEB que alojará el sistema de datos del Programa Iberoamericano y que equivale a 100.00 dólares.</p> <p>Respecto de los organismos y organizaciones que trabajan en el área de la Seguridad Vial, son importantes los socios que el <i>Observatorio Iberoamericanos de Seguridad Vial</i> ha tenido en el pasado y que han manifestado su compromiso de contribuir con recursos a la puesta en marcha del Programa Iberoamericano:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Federación Internacional del Automóvil (FIA): Se adjunta carta con su compromiso de 50.000 € • Fundación MAPFRE: • Banco Mundial: Se adjunta carta con su compromiso de 50.000 € • Banco de Desarrollo de América Latina (CAF)
10.	<p>Viabilidad y Sostenibilidad del Programa</p> <p>La viabilidad se garantiza, en primera instancia, por la integración de profesionales de diferentes países que han manifestado la necesidad y voluntad de formar parte de un Programa que pretende, por medio de acciones conjuntas e integrales, mejorar la movilidad y seguridad vial de los diferentes países Iberoamericanos con el apoyo de los gobiernos de cada país.</p> <p>Otro elemento que le da la viabilidad es la planeación participativa, mediante la cual la toma de decisiones se construye en conjunto con los actores sociales para su beneficio. El Programa será un punto de concurrencia para la participación, un espacio de concertación, deliberación y negociación de distintos actores: población organizada, gobierno, ONG, sector empresarial, entre otros. No basta reconocer a los actores; es necesario una real interrelación y articulación de los mismos, con el fin de crear y fortalecer redes sociales. Es importante resaltar que el fin es potenciar y articular las capacidades de toma de decisión de los diferentes grupos sociales. La capacidad de participación en la toma de decisiones colectivas es un derecho que debe garantizarse en todo momento. Lograrlo requiere un largo trabajo de base, de promoción y organización social.</p> <p>Por otra parte, apoya de forma clara la viabilidad del nuevo Programa el hecho de que éste no surge de la nada, sino que es la transformación de una red de los responsables de Seguridad Vial de los países iberoamericanos que llevan trabajando juntos casi una década y que pusieron en</p>

	<p>marcha el <i>Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial</i> en el año 2012, Observatorio que será elemento central del nuevo Programa. Las instancias ministeriales responsables de Seguridad Vial comprometidas en el Programa tienen ya en funcionamiento estructuras de gestión y decisión y procedimientos de trabajo compartidos que solo necesitan una adecuación para cumplir con las exigencias del Manual Operativo.</p> <p>En lo que se refiere al apoyo de otros actores que contribuyan a la Viabilidad del Programa, éste contará con el respaldo técnico de la SEGIB y el económico/ técnico de organismo internacionales que operan en el sector tales como la Federación Internacional de Automovilismo (FIA).</p> <p>La Sostenibilidad del Programa se dará mediante un proceso transparente de integración y trabajo coordinado, tomando como base el conocimiento y experiencia técnica de los participantes, así como fundamentando las lecciones aprendidas e incorporando acciones correctivas que fortalezcan el seguimiento y resultados esperados del programa.</p> <p>Por otro lado, todos los países iberoamericanos están comprometidos con obtener mejoras sustanciales en el ámbito de la seguridad vial, de ahí su participación en el OISEVI desde 2012 y la creación de Agencias de seguridad vial y tráfico que no ha dejado de crecer en la última década.</p> <p>El hecho de que los países iberoamericanos hayan creado estas instancias especializadas, que forman parte de las políticas públicas de los gobiernos, y que existan organismos que las dan apoyo técnico y/o financiero tales como el Banco Mundial, la FIA o la CAF, son otros dos poderosos elementos que respaldan la sostenibilidad del Programa a futuro.</p>
11.	<p>Estructura organizativa del Programa</p> <p>El Programa tendrá la siguiente estructura:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. Consejo Intergubernamental, integrado por los máximos responsables a nivel nacional en materia de Seguridad Vial de los países adheridos al mismo. II. Unidad Técnica. A quien corresponde la ejecución de los planes operativos aprobados por el Consejo Intergubernamental. III. Comité Ejecutivo, integrado por 5 países del Consejo Intergubernamental elegidos por éste, será el responsable principal de la ejecución de los Planes Operativos Anuales, rindiendo cuentas ante el Consejo de forma periódica. IV. Comisión Consultiva, en la que podrán participar los organismos, organizaciones y países no iberoamericanos invitados por el Consejo Intergubernamental que puedan contribuir a la buena marcha del Programa. Su carácter es asesor, por lo que no podrán participar en la toma de decisiones sobre la marcha del Programa, facultad que corresponde en exclusividad al Consejo Intergubernamental.
12.	<p>Sinergias y articulación con la Conferencia Iberoamericana. Participación de otros actores.</p> <p>El Programa de Seguridad Vial se constituirá a partir de las agencias de tráfico y direcciones ministeriales o instancias con competencias en materia de seguridad vial, siendo los REPMI sus máximos responsables nacionales.</p>

	<p>Estos REPPi asegurarán la coordinación con otros actores que operan en la región en materia de Seguridad Vial:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ En el caso del <u>Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial</u> (OISEVI), este documento ha demostrado como se integra en el nuevo Programa siendo, de hecho, uno de sus pilares. ▪ En el de los <u>organismos internacionales y fundaciones</u> que se desempeñan en el ámbito de la seguridad vial tales como el Banco Interamericano de Desarrollo (MID), el Banco Mundial (BM), la Federación Internacional de Automovilismo (FIA), el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF) o MAPFRE, de cara a la conformación de este nuevo Programa se han mantenido conversaciones con ellos para buscar la coordinación y /o su apoyo financiero, habiéndose mostrado muy interesados, al punto que algunos han hecho ya aportes concretos al nuevo Programa Iberoamericano. <p>Finalmente, y una vez que se ponga en marcha, el Programa de Seguridad Vial explorará la manera de colaborar con los <u>PIPA del sistema iberoamericano</u> con los que podría impulsar acciones conjuntas: (1) la <i>Iniciativa Iberoamericana para el mejoramiento de la gobernanza, el fortalecimiento institucional y el desarrollo del talento humano</i> (Ibergobernanza), y los Proyectos Adscritos (2) Unión Iberoamericana Municipalista (UIM) y el (3) Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano (CIDEU). En el momento actual, estos PIPA no están trabajando en el ámbito de Seguridad Vial, si bien se considera que la colaboración en el futuro puede ser muy fructífera.</p>
<p>13.</p>	<p>Visibilidad del Programa</p> <p>El Programa de Seguridad Vial difundirá los procesos, tiempos y formas de participación para asegurar ésta. Se conformará una comisión para elaborar una estrategia de comunicación que difunda información sobre el proceso de elaboración e implementación del Programa. Dicha comisión promoverá también la participación social y sentará las bases para que la sociedad dé seguimiento y evalúe los resultados del Programa. Del mismo modo, se ofrecerá a los responsables y medios de contacto (comisiones, grupos de trabajo, etcétera), información periódica y continua sobre los avances del Programa, eventos, ejecución presupuestaria y demás temas que contribuyan a la transparencia, eficacia y eficiencia.</p> <p>Por otro lado, el Programa incorporará en sus Planes Operativos actividades específicas que favorezcan la rendición de cuentas y la difusión de las actividades ejecutadas. También facilitará a los/as Responsables de Cooperación y a la SEGIB, en el plazo que esta Secretaría establezca, información sobre el Programa que permita darle seguimiento y visibilidad.</p>
<p>14.</p>	<p>Plan Operativo Anual correspondiente al primer ejercicio del Programa</p> <p>En el momento actual, se está trabajando ya en la elaboración del primer Plan Operativo Anual correspondiente a 2018-2019, puesto que se tiene intención de iniciar las actividades en unos meses en el caso de que el Programa fuera aprobado en la cumbre Iberoamericana de Jefes/as de Estado y Gobierno.</p> <p>Se adjunta la matriz de planificación sobre la que están trabajando los países y en la que faltan, en ciertos casos, informaciones como las referidas a líneas de base y metas que deberán ser establecidas por los países en el primer Consejo Intergubernamental.</p>



OE.1: Generar y gestionar conocimiento estandarizado en materia de Seguridad Vial que favorezca la toma de decisiones, a través del OISEVI

Líneas de Acción	Resultados	Indicadores	Fuentes Verificación	Actividades	Meta
<p>1. Generación de datos estandarizados comparables para todos los países miembros del Programa.</p>	<p>Habilitado el acceso a los datos del <i>Observatorio Iberoamericano de la Seguridad Vial</i> a través de su página web.</p>	<p>Nº de países que cuentan con datos estandarizados.</p>	<p>Informe de datos entregado por cada país al observatorio.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Elaboración de un diagnóstico que incluya las características del proceso de obtención de datos. - Creación de una plantilla que recoja la estandarización y difusión del proceso de registro, toma de datos e investigación, así como el desarrollo e implementación de un proceso de monitoreo común de la situación de la seguridad vial de la región y evaluación de política pública para compartir buenas prácticas en materia de recolección, sistematización y análisis de información. - Reunión virtual de los países para mostrar resultados. - Documentación de los procesos de cada país en un patrón común. - Control de versiones en el repositorio de OISEVI siguiendo la ISO 9001. - Desarrollo de la metodología incluyendo los anexos de glosario de términos y diccionario de variables. - Elaboración de documento de metodología de línea de base mediante los indicadores comunes. - Elaboración de un plan de acción para implementar un sistema de seguimiento y definir indicadores comunes, línea de base y mantenimiento de las 	



OE2 Apoyar el diseño y aplicación de políticas integrales e inclusivas en movilidad y seguridad vial y la creación/ consolidación de Agencias Nacionales.

Líneas de Acción	Resultados	Indicadores	Fuentes Verificación	Actividades	Meta
<p>1. Apoyo al diseño y aplicación de políticas públicas en movilidad y seguridad vial</p>	<p>Establecido un Plan de trabajo aprobado por los países miembros.</p> <p>Conformada la red de Expertos de movilidad y seguridad vial</p> <p>Aprobadas políticas públicas para el control de la velocidad</p>	<p>Nº de expertos comprometidos con la Red</p> <p>Nº de políticas/ leyes de control de velocidad aprobadas y en funcionamiento</p>	<p>Documento plan de trabajo conteniendo políticas públicas de carácter inclusivo.</p> <p>Documentación de constitución y funcionamiento de la RED</p> <p>Documentación ministerial o parlamentaria</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Identificación de expertos regionales para la conformación de una red regional de movilidad y seguridad vial inclusiva. - Conformación y operación de una red regional de movilidad y seguridad vial reconocida por cada país participante. - Definición de espacios de deliberación y concertación de políticas públicas integrales e inclusivas en movilidad y seguridad vial. 	<p>2020 Conformada RED de expertos</p> <p>Aplicado para 2020, 2021, 2022 y 2023 un sistema de seguimiento, control y evaluación de la política pública de seguridad vial diseñada e implementada.</p>



<p>2. Apoyo al diseño y aplicación de Planes Estratégicos para reducir la mortalidad de los motoristas</p>	<p>Diseñados y en funcionamiento Planes Estratégicos para reducir la mortalidad de los motoristas</p>	<p>Nº de Planes aprobados dirigidos a motociclistas.</p>	<p>Documento Plan Estratégico para motociclistas aprobado e implementado.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Definición de metodología de conformación e implementación del Plan - Conformación de grupos técnicos para la definición de acciones. - Seguimiento y control del plan. 	<p>Aplicado para 2020, 2021, 2022 y 2023 un sistema de seguimiento y evaluación de la política pública de seguridad vial</p>
<p>3. Conformada una Federación Iberoamericana para Policías de Tránsito.</p>	<p>Federación Iberoamericana para Policías de Tránsito conformada y operativa</p>	<p>Federación Iberoamericana para Policías de Tránsito</p>	<p>Instancia física y documentos de constitución</p>	<p>Reuniones de expertos para su valoración.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Determinación de ventajas de su creación. - Definición de funciones, estructura y competencias. - Definición física de su funcionamiento. - Evaluación de sus resultados y aplicación de buenas prácticas. 	<p>En 2022 opera en la región una Federación Iberoamericana para Policías de Tránsito.</p>



OE3. Implicar a grupos de la sociedad civil activos en el ámbito de Seguridad Vial, privados y públicos, en la definición, implementación y evaluación de una política pública integral e inclusiva.

1. Implicación de la sociedad civil en la definición, implementación y evaluación de una política pública integral en movilidad y seguridad vial.	Grupos de la sociedad civil, públicos y privados, identificados Generados programas y políticas públicas que cuentan con la participación de los grupos de la Sociedad Civil identificados	Nº de acciones de movilidad y seguridad vial inclusiva elaboradas e implementadas.	Mapa de identificación de actores o grupos identificados. Documento de los planes elaborado.	<ul style="list-style-type: none">- Convocatoria a grupos interesados.- Definición del mapeo de actores y sus competencias.- Definición de aportes y contribuciones.	
--	---	--	---	--	--