

2012



PROGRAMA MESOAMERICANO DE SEGURIDAD VIAL

Se elabora mediante la participación de grupos focales de los ministerios de transportes y salud de los diez países que conforman la región mesoamericana: México, Belice, Guatemala, El Salvador, Nicaragua, Honduras, Costa Rica, Panamá, República Dominicana y Colombia y las aportaciones de OPS/OMS, CEPAL, BID. Integración del documento a cargo del ST del CONAPRA, Secretaría de Salud de México

Contenido

1. Introducción

2. Antecedentes

2.1 Magnitud del problema, tendencias que aumentan en la región

2.2 Iniciativas eficaces para mesoamérica

2.3 Falta de fondos, capacidad y voluntad política

3. ¿Por qué una década de acción para el mundo y para mesoamérica?

4. Un marco para la Década de Acción en Mesoamérica

4.1 Objetivo general y lineamientos generales

4.2 Actividades e indicadores

Coordinación mesoamericana para la seguridad vial

Pilar 1. Fortalecimiento de la capacidad de gestión de la seguridad vial

Pilar 2. Infraestructura vial y de transportes más segura

Pilar 3. Vehículos más seguros

Pilar 4. Comportamiento seguro de los usuarios de las vialidades

Pilar 5. Mejorar la atención prehospitalaria y hospitalaria

5. Evaluación del Programa Mesoamericano de Seguridad Vial

“Programa Mesoamericano de Seguridad Vial”.

1. Introducción.

El presente documento ha sido elaborado con el objetivo de desarrollar un Programa Mesoamericano de Seguridad Vial¹ con base en la resolución 6.1 para la Integración Física Mesoamericana de la XIII Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla.

Las intervenciones y acciones propuestas son acordes al documento CE148/10 de la 148ª Sesión del Comité Ejecutivo de la Organización Mundial de la Salud y Organización Panamericana de la Salud “Plan de Acción de Seguridad Vial” con fecha 1 de abril de 2011; así como el documento A/66/389 de la Asamblea General de las Naciones Unidas “Mejorando la seguridad vial global” con fecha 30 de septiembre de 2011 y la resolución A/64/255 “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo” con fecha 10 de mayo de 2010.

En el mismo sentido, se ha tomado como base el “Plan Mundial: una Década de Acción Para la Seguridad Vial”², el cual fue formulado por el Grupo de Colaboración de Seguridad Vial de Naciones Unidas que está conformado por cuarenta y siete organizaciones, representando diversas agencias de Naciones Unidas, gobiernos, organizaciones no gubernamentales, el sector privado y fundaciones organizado en cinco pilares destinadas al logro de metas y objetivos con base en el Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2011-2020.

Se ha seguido la estructura del Plan Mundial, sin embargo, se integraron elementos específicos que forman el contexto mesoamericano, y por ello se incorporan algunas acciones no consideradas en el Plan Mundial haciendo énfasis en ciertas políticas regionales, componentes culturales y líneas de intervención que son específicas a la región mesoamericana.

Este documento servirá como base común, sin embargo, deberá ser contextualizado con cada una de las culturas, perspectivas de las distintas organizaciones gubernamentales, empresas, instituciones y organismos de la sociedad civil que participen.

La seguridad vial es un tema que interesa a todos los ciudadanos, y todos pueden contribuir a que las vialidades sean más seguras, donde no hay una única medida para solucionar el problema. Sólo la coordinación de medidas decididas y sostenidas en el tiempo han mostrado ser eficaces en la reducción del fenómeno. Por ello, hay que trabajar para educar a los usuarios para que

¹ La Subregión de Mesoamérica está compuesta por: Guatemala, México, Honduras, Nicaragua, Panamá, República Dominicana, Costa Rica, Belice, Colombia y El Salvador. (Informe Sobre el Estado de la Seguridad Vial en las Américas, OPS, 2009.)

² Anexo 1. Plan Mundial para El Decenio de Acción 2011-2020.

tengan un comportamiento más responsable en la vía, independientemente del rol que asuman en ellas (peatones, ciclistas, automovilistas, motociclistas, usuarios del transporte colectivo), aumentar la seguridad de los vehículos mediante el apoyo a los avances técnicos, fortalecer las medidas de control y fiscalización, mejorar los diseños de la infraestructura vial reforzando el componente de seguridad en las mismas, mejorar la educación vial así como la salud pública. Para ello, la implementación de políticas integradas que cuente con una visión país y que vayan más allá de los tiempos políticos es un elemento esencial para poder a reducir los índices de siniestralidad que afectan a la región.

2. Antecedentes

2.1 Magnitud del problema, tendencias que aumentan en la región.

De acuerdo con el “Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial: Es Hora de pasar a la Acción” de OMS (2009) y del “Informe sobre el Estado de la Seguridad Vial en la Región de las Américas” de OPS (2010), se puede señalar que, cada año, cerca de 30 mil³ personas mueren como consecuencia de los percances de tránsito vehicular en Mesoamérica más de 82 muertes cada día – y cuatro de cada diez⁴ de estas personas son usuarios vulnerables (motociclista, ciclistas y peatones). En general, esto significa que tenemos una crisis humanitaria mayor a la tuberculosis, malaria y, está al nivel del VIH/SIDA.

Somos conscientes de que en Mesoamérica tenemos la oportunidad de usar nuestras fortalezas culturales para desarrollar fuertes alianzas multisectoriales para la seguridad vial, y que los proyectos pilotos han demostrado su eficacia en movilizar todos los sectores de la sociedad para contribuir a la implementación de soluciones. También reconocemos que hay un potencial para desarrollar nuevos enfoques sub-nacionales que maximizan el esfuerzo de colaboración, por ejemplo mediante la creación de alianzas en las ciudades y en los alrededores de los corredores de transporte por carretera.

En Mesoamérica, la tasa ajustada de mortalidad es de 14.9 por 100 mil habitantes⁵, con una gran diferencia entre los países con variaciones que van de 11.7 hasta 21.7 por 100 mil habitantes. La media de la Región de las Américas se ubica en 15.8 por 100 mil habitantes. Múltiples lesiones ocurren principalmente en el grupo de 5 a 44 años y, en promedio 78.5% son hombres. Se estima anualmente más de 1 millón de lesionados en la subregión.

³Datos 2009, preliminares del Segundo Informe Iberoamericano de Seguridad Vial.

⁴Informe regional sobre la situación de la seguridad vial. OPS, 2010.

⁵ Informe regional sobre la situación de la seguridad vial. OPS, 2010.

Además del sufrimiento que esta realidad representa para los heridos y familiares, también genera una importante demanda en la atención pre-hospitalaria y hospitalaria de trauma con una sobrecarga para los servicios de salud y con un alto costo para toda la sociedad.

Hay 4 países que tienen una tasa mayor que el promedio de la subregión. Solo tres países han presentado una tendencia a la baja con respecto al año anterior, Belice, Colombia y México.

El 44% de las personas que fallecen en la subregión por lesiones causadas por colisiones en el tránsito son usuarios vulnerables (peatones, ciclistas o motociclistas), mientras que el 49% son ocupantes de vehículos automotores. El resto son otras causas o las desconocidas.

En los datos por subregión de las Américas se observan diferencias significativas. En las subregiones Andina y la del Cono Sur persiste una alta incidencia de muertes entre usuarios vulnerables - 53% y 50%, respectivamente-, mientras que en América del Norte es del 23%. En cuanto a los peatones fallecidos, el promedio regional es 23%, pero para la subregión Andina representa el 43%; en América del Norte, el 12% de los muertos son peatones. Para Mesoamérica el 32% de todos los muertos corresponde a peatones.

En cuanto a las muertes del grupo de ocupantes de vehículos automotores, la subregión de América del Norte presenta el porcentaje más alto (74%), mientras que en el Cono Sur es del 20%. Para Mesoamérica el porcentaje corresponde al 49%. La información en la subregión es todavía insuficiente para identificar aspectos específicos de condición urbana, grupos indígenas y otros factores a considerar.

A menos que se tomen medidas inmediatas y eficaces, se prevé que los percances de tránsito vehicular podrían convertirse en la quinta causa de muerte en la región, resultando en la muerte de más de 200 mil personas cada año. Las consecuencias económicas de la inseguridad vial se han estimado entre el 1% y 3% del PIB de los países. La reducción de colisiones en el tránsito vehicular y sus consecuencias favorecerá al crecimiento de los países de la región, pues permitirá una liberalización de los recursos destinados a resolver este gran desafío y por tanto facilitar el desarrollo de nuestros países.⁶

En promedio, la inversión en seguridad vial en Mesoamérica no pasa los 1.56 dólares por habitante.

⁶ Informe sobre el Estado de la Seguridad Vial en la Región de las Américas. OPS/OMS, 2010.

2.2 Iniciativas eficaces para Mesoamérica.

Los percances de tránsito vehicular se pueden prevenir. La experiencia sugiere que en cada país exista un organismo rector de seguridad vial con un marco legal que defina sus atribuciones, competencias y financiamiento. Un plan con estrategias nacionales y metas de reducción de percances de tráfico vehicular y sus consecuencias, son componentes fundamentales para poder responder de manera sostenible a este desafío.

Las intervenciones efectivas incluyen entre otras medidas: la creación de normativas y sistemas de autoridad que regulen, controlen y promuevan el uso de cinturones de seguridad, uso de cascos y sistemas de retención infantil y establecer los límites de concentración sanguínea de alcohol para los conductores así como detectar el uso de sustancias ilícitas o sicotrópicos mientras se conduce, revisar los límites de velocidad; la aplicación de controles aleatorios de conductores bajo influencia del alcohol, controles de velocidad excesiva y el desarrollo de operativos de control enfocados en factores de riesgo; mejorar los procesos de formación y evaluación para obtener licencias de conducir para todo tipo de vehículos y conductores, impulsar la educación vial en las escuelas públicas y privadas, reglamentar y exigir la incorporación de criterios de seguridad vial en el uso del suelo, la planificación del transporte, el diseño de carreteras y su equipamiento que considere la vulnerabilidad de los usuarios de la región; mejorar los sistemas de revisión e inspección vehicular y mejorar la atención prehospitalaria, hospitalaria y la rehabilitación integral tras los percances de tránsito vehicular.

En forma complementaria, será necesario que en nuestra región se tomen medidas concretas y apropiadas para mejorar el sistema de recolección de información, para crear sistemas nacionales de formación, capacitación y difusión de la seguridad vial para el desarrollo de capacidad humana en los distintos sectores involucrados en el tema, así como los sistemas de monitoreo y evaluación de las intervenciones.

2.3 Falta de fondos, capacidad y voluntad política

Hay una creciente conciencia de que la situación actual de la seguridad vial constituye una crisis con devastadoras consecuencias sanitarias, sociales e impactos económicos que amenazan el desarrollo de los logros alcanzados en el último medio siglo. Los resultados publicados en los informes de OMS y OPS, describen la situación mundial y regional respectivamente, señalando además sobre cómo los países han comenzado a actuar en el desarrollo de iniciativas de seguridad vial.

La seguridad vial, sin embargo, no es una cuestión nueva pues en los últimos diez años de actividad en el plano internacional cobró un nuevo impulso. Ello fue provocado por iniciativas como el lanzamiento del *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito (2004)* de la OMS y el

Banco Mundial, una serie de resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas, el advenimiento de la Comisión Mundial para la Seguridad Vial, el lanzamiento de la campaña “Carreteras más Seguras” de la Fundación FIA, la creación del *Global Road Safety Initiative* del Banco Mundial, la publicación y difusión del libro “*Objetivo Cero – Objetivos ambiciosos para la Seguridad Vial y el Enfoque sobre un Sistema Seguro (2008)*”, de la ITF/OEDC, y el proyecto “Mejoramiento de la Seguridad Vial Mundial: Establecimiento de metas nacionales y regionales de reducción de accidentes de tránsito” por parte de las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas.

Desde 2004, la Asamblea General ha aprobado tres resoluciones que llaman a los Estados miembros y la comunidad internacional a que incluyan la seguridad vial como cuestión de política global, haciendo recomendaciones específicas para la acción. La colaboración de las Naciones Unidas en Seguridad Vial se creó en respuesta a estas iniciativas. Encabezada por la OMS, en estrecha colaboración con las comisiones regionales, ha reunido a las organizaciones internacionales, gobiernos, organizaciones no gubernamentales y entidades del sector privado para coordinar cuestiones de seguridad vial desde 2004.

Por su parte en la región se han promovido también acciones de esta naturaleza como lo han sido, la Declaración de San José (2006), la Declaración de Mérida (2008), la Declaración de San Salvador (2008), los principios de Madrid (2009), la Declaración de Medellín de las Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial (2010), la Declaración de Buenos Aires (2010), todos los Encuentros de Responsables de Tránsito y Seguridad Vial desarrollados por la Dirección General de Tráfico del Gobierno de España desde el año 2000, entre cuyos resultados se pueden destacar las Declaración de Santiago de Chile (2009) con la aprobación de la Carta Iberoamericana sobre Licencias de Conducir y la Recomendación sobre aplicación de las normas de seguridad vial, y la Declaración de Montevideo (2010) con la aprobación de la Estadística Iberoamericana de accidentes de tránsito. En cada uno de estos esfuerzos se ha plasmado la colaboración internacional.

Aun así, las iniciativas actuales y los niveles de inversión son insuficientes para detener o revertir el aumento previsto de muertes por colisiones en el tránsito. El Secretario General de las Naciones Unidas (2009) en el Informe sobre la Crisis Mundial hace eco de esta preocupación al mencionar en las conclusiones de la Comisión Mundial para la Seguridad Vial que la voluntad política y los niveles de financiación están lejos de ser proporcionales a la magnitud del problema.

El Secretario General concluye que la crisis requiere una visión ambiciosa, el aumento de la inversión, y una mejor colaboración; finalmente destacó la primera conferencia ministerial mundial realizada en Moscú, 2009, como una

gran oportunidad para la cristalización de los planes de acción y para catalizar las medidas de acción siguientes⁷.

Podemos concluir que para nuestra región, también debemos estar preparados para invertir en nuevos enfoques, y en la magnitud de las iniciativas comprobadas con el fin de lograr los objetivos que nos hemos fijado. Entre estos nuevos enfoques se tendrá que buscar el desarrollo de modelos financieros nuevos y sostenibles para la creación de múltiples inversiones en el sector de la seguridad vial.

3 ¿Por qué una década de acción para el mundo y para Mesoamérica?

La Comisión para la Seguridad Vial Mundial publicó la convocatoria para una Década de Acción para la Seguridad Vial en su Informe 2009. Avaluos para la propuesta provienen de una amplia gama de figuras públicas, así como la colaboración de las Naciones Unidas de la seguridad vial. El Secretario General de la ONU, en su informe de 2009 dirigida a la Asamblea General alentó a los Estados Miembros a apoyar los esfuerzos para establecer una década de acción. La década permitiría brindar una oportunidad para desarrollar actividades coordinadas y de largo plazo en apoyo a la seguridad vial nacional y local.

Un grupo importante de colaboradores en materia de seguridad vial en el mundo han acordado que este es el momento adecuado para acelerar la inversión en materia de seguridad vial en países de bajos y medianos ingresos. En este caso, nuestra región principalmente compuesta por países de ingresos medios y bajos, debe abrirse a hacer suyo este desafío, enfrentándolo de manera comprometida y coordinada. En particular, los distintos actores de seguridad vial que están en proceso de búsqueda de cómo afrontar este desafío, y por ello este documento busca sistematizar parte de este esfuerzo.

Los factores de riesgo en nuestra región son conocidos y están debidamente caracterizados, así como las intervenciones diseñadas para abordarlos. A nivel global están en marcha estructuras de colaboración, y ahí se reúnen los principales actores internacionales, donantes, y de la sociedad civil y hay también un mecanismo de financiamiento para apoyar la aceleración de las inversiones y las diversas actividades asociadas. Sin embargo, es necesario aumentar los recursos y fortalecer la voluntad política para remediar esta epidemia en la región. En particular, tanto la creación de un fondo específico para nuestra región como un mecanismo coordinador, son acciones concretas que permitirían abordar este desafío.

7 Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. OMS/Banco Mundial. 2004.

Esta década proporcionará un cronograma amplio para la acción que permitirá fomentar políticas y compromisos de recursos a nivel mundial, regional y nacional. Los donantes podrían utilizar la década como un estímulo a la integración de la seguridad vial en sus propios programas de asistencia. Los países de esta región podrían, en consecuencia, usarla para acelerar la adopción de programas de seguridad vial más eficaces, en términos de costos y beneficios. Asimismo, será un desafío para los distintos países de la región, pues siendo el tema de seguridad vial altamente transversal a la salud pública y al desarrollo, se deberán ejercer acciones robustas y estratégicas de abogacía para integrar el tema en otras agendas vinculadas, tales como salud urbana, infraestructura y desarrollo local, movilidad y transportes, protección civil, seguridad humana, desarrollo urbano, promoción de la salud, derechos humanos, entre otros.

Con estos antecedentes se enmarca la instrucción para que los Ministros de Transporte y de Salud de Mesoamérica elaboren un Programa Mesoamericano de Seguridad Vial como fue resuelto en la XIII Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla en diciembre de 2011.

4 Un marco para la Década de Acción en Mesoamérica.

La Década de Acción (2011 a 2020) tiene los siguientes componentes:

- Metas y objetivos específicos.
- Actividades destinadas a lograr los objetivos específicos a través de una serie de indicadores.
- Financiamiento acorde a las actividades.
- Gestión del conocimiento y socialización de mejores prácticas en seguridad vial.
- Mejorar la recopilación de los datos en los planos nacional, regional y subregional.
- Mejorar la gestión de la comunicación externa que favorezca mejor imagen y posicionamiento de las entidades del transporte en los países.
- Desarrollar planes de contingencias, sobre la base de las acciones que tienen evidencia científica.
- Desarrollar nuevos enfoques regionales para la ejecución y financiación de la seguridad vial.

4.1 Objetivo general y lineamientos generales.

“Reducir 50% las muertes y lesiones por accidentes de tránsito en la subregión de Mesoamérica mediante la implementación de actividades coordinadas en cada país en los siguientes diez años”.

A continuación se listan una serie de lineamientos generales las cuales por sí solas no reducirán los accidentes, fallecidos y lesionados por siniestros de

tránsito. Sin embargo, la interacción entre ellas a través de medidas coordinadas de largo plazo, permitirá la reducción de los accidentes y sus consecuencias.

- Fortalecimiento de las estructuras institucionales mediante la designación de agencias líderes responsables de la seguridad vial en cada país⁸.
- Fortalecimiento del trabajo intersectorial mediante instrumentos de compromisos de gestión orientados a resultados.
- Fortalecimiento de la capacidad gerencial de los tomadores de decisiones que lideran las iniciativas de seguridad vial en todos los niveles de actuación.
- Mejora de la calidad de la recopilación de datos en los planos nacional y regional.
- Desarrollo de planes de intervención basados en acciones que cuentan con evidencia científica⁹.
- Seguimiento de los progresos a través de indicadores definidos previamente en los planos nacional y subregional, incluyendo a los sectores público y privado.
- Fortalecimiento de la capacidad operativa y mejoramiento de la imagen de las corporaciones de tránsito en los países.
- Incorporación en los países de la tecnología apropiada para el control de los factores de riesgo típicos de sus sistemas de movilidad y transportes.
- Fomentar el intercambio de políticas públicas, buenas prácticas e información para la seguridad vial dentro del Proyecto Mesoamérica.
- Aumento en el nivel de financiamiento mesoamericano para la seguridad vial.
- La continuidad de los programas de educación y formación para el desarrollo y fortalecimiento de la cultura vial.

En este conjunto de acciones que conforman un marco estratégico para Mesoamérica, se impone la necesidad de las medidas cuenten con el apoyo político de más alto nivel, idealmente por los jefes de Estado de la región, y que las acciones que se ejecuten sean mediante el Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla.

4.2 Actividades

⁸Un primer listado de los responsables se encuentra en el Boletín FAL No 275, Número 7 de 2009 de CEPAL.

⁹Como los planteados por CEPAL en su documento Guía práctica para el diseño e implementación de políticas de seguridad vial integrales, considerando el rol de la infraestructura (2011).

Para acompañar a los países mesoamericanos en la consecución efectiva de metas realistas y alcanzables la coordinación internacional y nacional es necesaria. Además, se considera fundamental alentar a los países para que implementen los siguientes cinco pilares los cuales provienen directamente de las recomendaciones del *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*, y fueron propuestos además por el Grupo de Colaboración de Seguridad Vial de Naciones Unidas.

4.3 Indicadores regionales

Para efectos de establecer comparaciones entre los países sobre los avances de sus planes nacionales, se tomarán como indicadores regionales los siguientes:

- Tasa de accidentalidad (100,000 habitantes).
- Tasa de lesionados por accidentes de tráfico (100,000 habitantes).
- Tasa de mortalidad por accidentes de tráfico (100,000 habitantes).
- Razón de mortalidad por vehículos (10,000 vehículos).

**Coordinación internacional/fortalecimiento de la estructura organizativa
mesoamericana para la seguridad vial**

Actividades Nacionales				
Pilar 1	Pilar 2	Pilar 3	Pilar 4	Pilar 5
Fortalecimiento de la capacidad de gestión de la seguridad vial	Infraestructura vial y de transportes más segura	Vehículos más seguros	Comportamiento seguro de los usuarios de las vialidades.	Mejorar la atención pre y hospitalaria

Coordinación mesoamericana para la seguridad vial

Implementar y evaluar el Programa Mesoamericano de Seguridad Vial a través del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla.

Actividad 1: Aumentando el financiamiento de la seguridad vial para los países de la subregión:

- Creando de un Fondo Mesoamericano para Proyectos de Seguridad Vial.
- Alineando esfuerzos para promover una mejor gestión y financiamiento de la seguridad vial a través del involucramiento de instituciones financieras internacionales (Banco Mundial, BID, BCIE, CAF).
- Buscando mecanismos de financiación innovadores, como el "bono de la inversión social" que ha sido puesto a prueba en el Reino Unido y EE.UU., y actualmente se está desarrollando en un marco jurídico internacional para acciones sobre las causas sociales

Actividad 2: Trabajando para que en el Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla se integre y fortalezca la seguridad vial en los países mesoamericanos.

- Priorizando la seguridad vial en la agenda de trabajo del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla.
- Emitiendo resoluciones vinculantes hacia los países para la implementación de políticas públicas y acciones coordinadas incluidas en este programa.
- Estableciendo mecanismos para el seguimiento y evaluación de las intervenciones en seguridad vial en los países mesoamericanos.
- Incluyendo en la agenda de las Cumbres de Jefes de Estado y Gobierno del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla un informe de resultados y avances del Programa Mesoamericano de Seguridad Vial.

Actividad 3: Aumentando el conocimiento sobre los factores de riesgo y la prevención de la seguridad vial:

- Integrando a los países de la subregión en la celebración del Día Mundial en Recuerdo de las víctimas de accidentes de tránsito.

- Apoyando las iniciativas de las ONGs en consonancia con las metas y objetivos del Programa Mesoamericano de Seguridad Vial
- Realizando cada año el Encuentro Mesoamericano de Buenas Prácticas en Seguridad Vial¹⁰.
- Desarrollando un Sistema Mesoamericano Interactivo de Gestión de Información y Conocimiento de Seguridad Vial.
- Fortaleciendo la Cooperación Técnica entre Países (TCC, OPS-OMS).
- De acuerdo con la resolución 64/255 de la ONU, el fortalecimiento de enfoques intersectoriales y de alianzas para la seguridad vial, propiciando la participación de la comunidad en la seguridad vial a nivel local, ciudad, provincia y nación

Actividad 4: Mejorando la calidad de los datos recolectados de la seguridad vial:

- Homologando definiciones e información entre países en relación con la seguridad vial¹¹.
- Participando y contribuyendo al Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial.
- Creando el Observatorio Mesoamericano de Seguridad Vial.
- Apoyando el desarrollo de sistemas de gestión de recolección de datos de percances de tránsito vehicular (por ejemplo, el apoyo de red de pares promovidas por el Grupo OECD/IRTAD Latinoamérica).
- Creando Observatorios Nacionales de Seguridad Vial¹².
- Exhortando a las instituciones (salud, policía, procuraduría, servicios forenses, ambulancias, aseguradoras, centros de salud, etc.) a reportar las lesiones consecuencia de los accidentes de tránsito de manera coordinada y con una misma metodología

Indicadores potenciales:

- Fondo Mesoamericano para la Seguridad Vial operando.
- Países que reciben recursos financieros del Fondo Mesoamericano para la Seguridad Vial.
- Países que destinan el 10% de sus inversiones en infraestructura carretera y en dispositivos de seguridad vial.
- Planes Nacionales, Programas y proyectos que reciben financiamiento de organismos financieros internacionales.
- Países de la región que realizan actividades por el Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tránsito.

¹⁰ Se recomienda que para esta actividad cada país sea sede del Encuentro cada año.

¹¹Aplicando las directrices de buenas prácticas para el diseño e implementación de sistemas de recolección de datos (OMS/OPS, 2010).

¹²En los países con sistemas federales de gobierno se recomienda la creación de Observatorios Estatales y Municipales de Seguridad Vial.

- Países que cuentan con un día o semana nacional por la seguridad vial.
- Países que cuentan con ONG's realizando actividades por la seguridad vial.
- Países que desarrollan al menos un Encuentro Nacional de Intercambio de Buenas Prácticas.
- Países que participan en el Encuentro Mesoamericano de Buenas Prácticas en Seguridad Vial.
- Países que participan en el Sistema Mesoamericano Interactivo de Gestión de Información y Conocimiento de Seguridad Vial.
- Países que reportan datos de seguridad vial para IRTAD Latinoamérica.
- Países que forman parte del Observatorio Mesoamericano de Seguridad Vial.
- Países que cuentan con un Observatorio Nacional de Seguridad Vial.
- Países que cuentan con programas para el Fortalecimiento de la Cooperación Técnica entre Países (TCC, OPS-OMS).
- Países que notifican con obligatoriedad las lesiones a consecuencia de los accidentes de tránsito.

Pilar 1: Fortalecimiento de la capacidad de gestión de la seguridad vial

Designar y fortalecer agencias líderes con capacidad para desarrollar estrategias nacionales de seguridad vial, que contengan metas e indicadores claramente

definidos. Dichas estrategias deberán estar apoyadas con la recopilación de datos y evidencia científica para evaluar el diseño de las medidas de intervención, y monitorear la implementación y eficacia de las mismas mediante la articulación de esfuerzos del sector público, privado y la sociedad civil, en la ejecución de acciones de protección y seguridad para los usuarios de los diferentes sistemas de tránsito.

Actividad 1: Establecimiento en cada país una agencia líder con la responsabilidad de desarrollar, implementar y evaluar todas las intervenciones y acciones para disminuir los accidentes, muertos y heridos. Así como el establecimiento de mecanismos de coordinación intersectoriales y específicos de seguridad vial con capacidad de gestión y financiamiento adecuado y participen representantes de diversos sectores:

- Designando agencias líderes con estructuras organizativas con marco jurídico donde se definan sus competencias, alcances, obligaciones y fuentes de financiamiento tanto para la operación de la agencia como sus programas.

Actividad 2: Elaboración de un plan o programa nacional coordinado por la agencia líder:

- Definiendo prioridades de inversión a corto, mediano y largo plazo con un enfoque incluyente y participativo.
- Creando redes de organismos públicos y privados (estados, municipios, empresas, cámaras, entre otros) que desarrollen actividades de seguridad vial.
- Estableciendo sistemas de monitoreo y evaluación para la toma de decisiones en concordancia con los sistemas de recolección de datos.

Actividad 3: Fortalecimiento de la capacidad gerencial de los tomadores de decisiones que lideran las iniciativas de seguridad vial en todos los niveles de actuación.

- Creando programas de sensibilización en el tema de la seguridad vial dirigidos a autoridades políticas de alto nivel y a directivos de la iniciativa privada.
- Creando un programa de formación gerencial para tomadores de decisiones que lideran planes o programas de seguridad vial.
- Implementando guías de buenas prácticas sobre gestión de la seguridad vial¹³
- Incrementando la capacidad de atención de las agencias líderes para satisfacer la demanda de usuarios.

¹³Documento de buenas prácticas OMS/OPS y el de Banco Mundial (Anthony Bliss)

- Fortaleciendo la capacidad gerencial de los tomadores de decisiones para que prevalezcan los criterios técnicos.
- Creando un programa de mejoramiento continuo en gestión local de la seguridad vial.
- Designando a las agencias líderes la administración de los fondos con base en las prioridades.

Actividad 4. Fortalecimiento de la capacitación e investigación en seguridad vial.

- Integrando contenidos de seguridad vial en los planes de estudio de las carreras técnicas, licenciaturas y posgrados afines a la seguridad vial.
- Creando o fortaleciendo redes interdisciplinarias para la investigación en seguridad vial.
- Asignando fuentes de financiamiento específico para la investigación en el tema.
- Promoviendo espacios de encuentro de investigadores y gestores en el tema de seguridad vial.

Indicadores potenciales:

- Países que cuentan con una agencia líder en seguridad vial sustentada en un marco normativo y financiamiento propio.
- Países que cuentan con un Plan Nacional de Seguridad Vial actualizado, donde se establecen estrategias y metas de reducción de siniestralidad.
- Países que cuentan con programas de formación gerencial para tomadores de decisiones.
- Países que operan con financiamiento específico para la seguridad vial (presupuestos regionales, nacionales, estatales y locales).
- Inversión per cápita en seguridad vial
- Países que han integrado los contenidos de seguridad vial en sus planes de estudios de los profesionales afines al tema.
- Países que cuentan con redes interdisciplinarias de investigación en el tema de seguridad vial.
- Países que cuentan con un fondo para el financiamiento de proyectos multidisciplinarios de investigación en seguridad vial.
- Países que incrementen la capacidad de atención de las agencias líderes para satisfacer la demanda de los usuarios.
- Países que implementan el fortalecimiento de la capacidad gerencial de los tomadores de decisiones para que prevalezcan los criterios técnicos.
- Países que designan a las agencias líderes la administración de los fondos con base en las prioridades.

Pilar 2: Infraestructura vial y de transporte más seguras

Promover la planificación, el diseño, construcción, operación y mantenimiento de infraestructura¹⁴ vial segura con miras a beneficiar a todos los usuarios, especialmente los más vulnerables.

¹⁴La infraestructura vial hace referencia ya sea a vías urbanas, interurbanas, rurales, nacionales e internacionales.

Actividad 1: Creación o mejoramiento de normativa regional y nacional de criterios de seguridad vial a ser aplicados en la infraestructura vial en las etapas de planeación, diseño y construcción de nuevos proyectos y vías en funcionamiento.

- Creando una normativa para la infraestructura vial que considere la diferenciación de los usuarios con base en la vulnerabilidad (peatones, ciclistas, motociclistas y personas con discapacidad).
- Creando o mejorando manuales para la planeación, diseño y construcción de nuevos proyectos de infraestructura vial garantizando el desplazamiento seguro de peatones, ciclistas, motociclistas y personas con discapacidad.
- Capacitando a los responsables de la implementación de medidas de seguridad vial en nuevos proyectos públicos o privados.
- Creando un sistema de evaluación de las medidas de seguridad vial aplicadas a los nuevos proyectos de infraestructura y en los que están en funcionamiento que permita establecer el costo beneficio de las intervenciones para la optimización de los recursos y la creación de evidencias que permitan replicar las medidas.
- Creando mapas de riesgos en la infraestructura vial según su categoría (urbano, interurbano y rural) para la identificación de los sectores más peligrosos en términos de accidentalidad, lesionados y muertos, incluyendo patrones de movilidad para usuarios vulnerables (peatones, ciclistas, motociclistas y personas con discapacidad).
- Creando programas nacionales de auditoría¹⁵ que incluya estructura organizativa, manuales, capacitación y certificación de auditores en seguridad vial.
- Unificando el manual de señalización vial en Mesoamérica.

Actividad 2: Mejoramiento de la seguridad de la infraestructura vial:

- Auditorías de seguridad vial a todos los proyectos y vías existentes.
- Incorporando medidas correctivas de bajo costo y alto impacto con base en las recomendaciones de las auditorías.
- Aplicando métodos cualitativos y cuantitativos para la identificación de riesgos en la infraestructura vial.
- Realizando inspecciones viales a todos los proyectos existentes en las vialidades urbanas y carreteras con base en el mapa de riesgos.
- Realizando la identificación y tratamiento de sitios de alta concentración de accidentes.
- Realizando proyectos de demostración para evaluar las innovaciones de mejora de seguridad de las infraestructuras.

¹⁵Se recomienda que sea un organismo independiente de los planificadores, ejecutores y operadores de proyectos de infraestructura nueva y en funcionamiento. Así mismo, que tenga una composición multidisciplinaria.

- Incorporando las tendencias tecnológicas mundiales en cuanto a nuevos materiales que mejoran las condiciones del camino y dispositivos de seguridad vial.
- Adecuando la infraestructura vial en función de la capacidad de servicio de las vías como producto terminado.
- Creando una normativa de seguridad vial para la ejecución de obras en la vía.
- Fortaleciendo el cumplimiento a la conservación del derecho de vía en las carreteras.
- Implementando programas de mantenimiento vial.

Actividad 3: Aplicación de la tecnología para la mejora de la gestión del tránsito en vías urbanas e interurbanas.

- Desarrollando centros de gestión de tráfico a nivel local (vías urbanas, zonas industriales).
- Adecuando la normativa para la aplicación de tecnología en la gestión y el control de la velocidad.
- Introduciendo programas de control de velocidad y respeto a los dispositivos de regulación del tránsito (semáforos, señalamiento vertical y horizontal, zonas de paso peatonal, intersecciones, cruces, entre otras).
- Incorporando control de pesos y dimensiones en el transporte de carga y de pasajeros.
- Incorporando sistemas de información para los usuarios de las vialidades que les permita una transición segura entre las diferentes categorías de vías del sistema.
- Incorporando Sistemas Inteligentes de Tránsito, que alerten al usuarios de las condiciones prevalecientes en el camino.

Actividad 4: Desarrollar una movilidad segura y equitativa para los usuarios más vulnerables.

- Promoviendo el desarrollo de vías 30 (km/h) en zonas urbanas.
- Adecuando la infraestructura vial que permita a los usuarios vulnerables una movilidad segura.
- Desarrollando e implementando guías y manuales que consideren la movilidad y seguridad de los usuarios vulnerables (regional, nacional, estatal y local).

Indicadores potenciales:

- Países que cuentan y aplican normativa regional y nacional (estatal y municipal) de criterios de seguridad vial en la planeación, diseño y construcción de nuevos proyectos y vías en funcionamiento de infraestructura (diseño geométrico, equipamiento e información).

- Países que cuentan y aplican mapas de riesgos de inseguridad vial en la infraestructura (se incluyen patrones de movilidad de usuarios vulnerables).
- Países que cuentan con guías y manuales para la aplicación de medidas de mejoramiento de la seguridad en la infraestructura vial.
- Países que cuentan con programas nacionales de auditorías en seguridad vial, identificación y diseño de mejoras en sitios de alta concentración de accidentes.
- Países que aplican medidas correctivas, con base en las recomendaciones hechas por auditorías en seguridad vial, identificación y diseño de mejoras de sitios de alta concentración de accidentes.
- Países que cuentan y operan centros de gestión de tráfico a nivel local - zonas urbanas- (semáforos, señalamiento vertical y horizontal, zonas de paso peatonal, intersecciones, cruceos, entre otros).
- Países que operan programas de gestión y control de velocidad y respeto a los dispositivos de regulación del tránsito.
- Países que cuentan y aplican normativas y programas específicos para la movilidad segura de peatones, ciclistas, motociclistas y personas con discapacidad (incluye aplicación de principio de diferenciación de usuarios).
- Países que ejecutan programas de vías 30 (km/h) en zonas urbanas.
- Países que cuentan y aplican normativa de seguridad vial para la ejecución de obras en la vía.
- Países que implementen el fortalecimiento en el cumplimiento a la conservación del derecho de vía en las carreteras.
- Países que implementan el Manual de Dispositivos de Señalización.
- Países que han implementado control de pesos y dimensiones en el transporte de carga y de pasajeros.

Pilar 3: Vehículos más seguros.

Promover la movilidad segura en los vehículos públicos y privados incorporando tecnologías de seguridad pasiva y activa con base en la homologación de los estándares mínimos para la región, sistemas de información a los consumidores, incentivos para acelerar la adopción de nuevas tecnologías y la modernización y creación de centros de inspección vehicular.

Actividad 1: Incorporando las normas mínimas de seguridad de los vehículos de motor desarrolladas en el Foro Mundial de la ONU para la Armonización de Reglamentos sobre Vehículos (WP 29) de forma que éstos logren al menos adjuntarse a las normas internacionales mínimas.

Actividad 2: Promoviendo la elaboración y adecuación de marcos normativos que aseguren que los vehículos que circulan y se comercialicen (construcción, ensamblaje e importación) cuenten con los elementos mínimos de seguridad.

Actividad 3: Dando a conocer al consumidor información sobre la seguridad de los vehículos motorizados que se comercializan.

Actividad 4: Promoviendo la adopción de tecnologías más avanzadas que aumenten la seguridad de los conductores y ocupantes de los vehículos.

Actividad 5: Desarrollando normativa basada en experiencia internacional que establezca los estándares mínimos de seguridad de los cascos para usuarios de motocicleta.

Actividad 6: Desarrollando y fortaleciendo marcos normativos que permitan la creación, funcionamiento y sostenibilidad de centros de inspección técnica vehicular.

Actividad 7: Creando programas nacionales de inspección técnica vehicular que asegure que los vehículos en circulación cumplan con las características mínimas de seguridad.

Actividad 8: Capacitando a los técnicos y responsables de la vigilancia y control en la identificación y evaluación de los vehículos en circulación.

Actividad 9: Regulando y vigilando las jornadas de conducción y descanso de los conductores del transporte público.

Actividad 10: Certificando el estado de salud de los conductores en operación del transporte público y de carga urbano e interurbano de manera periódica.

Actividad 11. Desarrollando un sistema de control del parque vehicular, el cual tenga como base fundamental el número de identificación vehicular (NIV o VIN).

Actividad 12. Desarrollando centros de chatarrización de unidades en mal estado físico mecánico.

Actividad 13. Facilitando el financiamiento para renovación de vehículos.

Actividad 14. Desarrollando normativas de importación de vehículos usados que contengan un apartado de condiciones físico mecánicas y ecológicas.

Actividad 15. Desarrollando normativa que regule el seguro obligatorio en todas las unidades.

Actividad 16. Incorporando en la legislación la regulación de nuevas modalidades de transporte.

Actividad 17. Estableciendo normativas y dispositivos de controles que gobiernen las velocidades en los vehículos de transporte público de pasajeros y carga.

Actividad 18. Impulsando la utilización de sistemas de transporte público sostenible.

Indicadores potenciales:

- Países que incorporan las normas mínimas de seguridad de los vehículos de motor desarrolladas en el Foro Mundial de la ONU.
- Países que cuentan con marco normativo sobre seguridad mínima en los vehículos.
- Países que cuentan con marco normativo para la creación de centros de inspección técnica vehicular.
- Países que cuentan con programa de revisión técnica vehicular en funcionamiento (incluye manuales, personas capacitadas, certificación de centros de inspección, reportes de estadística sobre el estado de la flota según tipos de vehículos).
- Países que aplican una normativa que considera los requerimientos mínimos de seguridad y calidad de los cascos para usuarios de motocicleta¹⁶ y bicicleta.
- Países que cuentan con un marco normativo para el control de las jornadas de conducción.
- Países que cuentan con un programa para la certificación del estado de salud de los conductores en operación.
- Países que han incorporado la aplicación de pruebas psicosenométricas en el proceso de selección de conductores del transporte público y privado de pasajeros y carga.
- Países que cuenten con normativas de importación de autos usados que consideren condiciones físico mecánicas y ecológicas.
- Países que cuenten con seguro obligatorio para vehículos.
- Países que cuenten con regulación de nuevas modalidades de transporte en la legislación.
- Países que establecen normativas y dispositivos de controles que gobiernen la velocidad en los vehículos de transporte público de pasajeros y carga.

¹⁶La normatividad que considera los aspectos técnicos mínimos de seguridad y calidad de los cascos para motocicleta deben estar referidos a normatividad internacional vigente.

- Países que impulsan la utilización de sistemas de transporte público sostenible.

Pilar 4: Comportamiento seguro de los usuarios de las vialidades.

Mejorar el comportamiento de los usuarios de las vialidades incidiendo en los factores de riesgo que propician la ocurrencia de accidentes de tránsito.

Actividad 1: Asegurando que la normatividad para la regulación de la movilidad y el tránsito considere la aplicación de medidas y programas para el control de los factores de riesgo.

Actividad 2: Realizando campañas de comunicación¹⁷ que permita sensibilizar e informar a la población sobre cada factor de riesgo contextualizados a los diferentes grupos poblacionales y a las prioridades locales.

Actividad 3: Fortaleciendo la imagen policial de tránsito mediante la capacitación y programas de mejora continua además de su incorporación a las campañas informativas.

Actividad 4: Fortaleciendo los programas de formación profesional técnica y gerencial.

Actividad 5: Asegurando que las corporaciones policiales de tránsito cuenten con el equipo óptimo para la realización de sus funciones.

Actividad 6: Creando y fortaleciendo redes regionales, nacionales y estatales de directores y responsables del tránsito.

Actividad 7: Asegurando el efectivo cumplimiento de la legislación por parte de los usuarios de las vías mediante la aplicación de intervenciones y controles basados en evidencia científica sobre cada uno de los principales factores de riesgo (no uso de cinturón de seguridad en todos los ocupantes, no uso de sistemas de retención infantil, no conducción bajo la influencia de alcohol y/o drogas, no uso de casco de seguridad en motocicletas y bicicletas, conducción a velocidades inadecuadas y uso de distractores al conducir).

Actividad 8: Implementando sistemas sancionatorios¹⁸ efectivos, ágiles y transparentes.

Actividad 9: Conformando una base de datos nacional que registre vehículos, licencias de conducir e infracciones que permita el control, seguimiento y sanción bajo el sistema de puntaje.

Actividad 10: Desarrollando acciones de control, sanción, atención específica y rehabilitación para infractores reincidentes.

Actividad 11: Creando y fortaleciendo el marco normativo que permita contar con un sistema de expedición de licencias (formación y evaluación, protocolos de pruebas teórico prácticas, reglamentación para la certificación de escuelas privadas y públicas de conducir, instructores y evaluadores, conductores jóvenes y noveles).

¹⁷Las campañas de comunicación deben ser desarrolladas por un factor de riesgo a la vez, por periodos no mayores a tres meses y dirigidas a grupos metas específicos con base en los propios patrones de movilidad y tránsito. Además deben estar asociadas directamente con las acciones de aplicación de la normativa (Elvik, 2006, Informe Mundial OMS/OPS/Banco Mundial 2004 y 2009).

¹⁸Conforme lo descrito en la Declaración de Santiago de Chile, 2009.

Actividad 12: Homogeneizando los tipos de licencias y los requisitos para la obtención de las mismas¹⁹.

Actividad 13: Adecuando la normatividad para la expedición de licencias mediante la realización de pruebas físicas, teóricas y prácticas específicas en establecimientos certificados.

Actividad 14: Desarrollando manuales, guías y protocolos de las pruebas de evaluación teórico práctica.

Actividad 15: Incorporando contenidos relacionados con la seguridad vial en los planes de estudios en los niveles de educación preescolar, básica y media superior.

Actividad 16: Instrumentando programas dentro de las empresas con el objeto de fomentar la movilidad segura antes, durante y después de las jornadas de trabajo (capacitación a conductores, peatones, ciclistas y motociclistas, planes de mantenimiento preventivo de la flota vehicular).

Actividad 17: Promoviendo el uso de transportes no motorizados (peatones y ciclistas) con infraestructura adecuada para los mismos.

Actividad 18: Creando y fortaleciendo los puestos de mando de tránsito a fin de dar respuesta inmediata a los problemas de tránsito.

Indicadores potenciales:

- Tasa de atropellamientos por tipo de vehículo (100,000 habitantes).
- Tasa de mortalidad por tipo de usuario (100,000 habitantes).
- Países, estados y municipios que cuentan con normatividad vigente que contemple cada uno de los principales factores de riesgo.
- Países que realizan campañas informativas sobre cada uno de los principales factores de riesgo.
- Países que cuentan con programas integrales de capacitación y formación dirigidos a cuerpos policiales de tránsito.
- Países que cuentan con cuerpos policiales con equipamiento óptimo para la realización de sus funciones.
- Países que cuentan con redes nacionales de directores y responsables del tránsito.
- Países que aplican programas y controles aleatorios para la detección de conductores bajo la influencia de alcohol.
- Tasa (10,000 conductores) de conductores que conducen bajo la influencia de alcohol (más de 0.5 mg/dL)

19 Conforme a los descrito en la Carta Iberoamericana de Licencias de Conducir, 2010.

- Tasa (10,000 conductores profesionales) de conductores de transporte colectivo y de carga que conducen bajo la influencia de alcohol (más de 0.0 mg/dL)
- Países miembros que en el año 2020 han introducido límites de velocidad en todas las vialidades.
- Tasa (10,000 vehículos) de vehículos que circulan a velocidades que exceden la velocidad promedio establecida en la normativa para cada categoría de la vía.
- Países que aplican controles para el uso de cinturón de seguridad en todos los ocupantes.
- Índice (porcentaje) de conductores que utilizan el cinturón de seguridad.
- Índice (porcentaje) de ocupantes de vehículo que utilizan el cinturón de seguridad.
- Países que aplican controles para el uso de sistemas de retención infantil.
- Índice (porcentaje) de menores de edad que utilizan sistemas de retención infantil.
- Países que aplican controles para el uso correcto de cascos de seguridad estandarizados en motocicletas y bicicletas.
- Índice (porcentaje) de conductores que utilizan correctamente el casco de seguridad normado.
- Índice (porcentaje) de pasajeros que utilizan correctamente el casco de seguridad normado.
- Países que aplican programas para evitar el uso de distractores durante la conducción.
- Índice (porcentaje) de conductores que conducen vehículos motorizados utilizando distractores.
- Países que cuentan con una base de datos nacionales integrados que registre vehículos, licencias de conducir e infracciones que permita el control, seguimiento y sanción.
- Países que cuentan con un sistema de sanciones en funcionamiento.
- Países que cuentan con un sistema de licencias por puntos.
- Países que aplican un programa para conductores reincidentes.
- Países que cuentan con un sistema estatal de formación y evaluación de conductores.
- Países que cuentan con un sistema de licencias basada en la Carta Iberoamericana sobre licencias para conducir.
- Países que cuentan con centros para la capacitación y entrenamiento de nuevos conductores.
- Países que han incorporado (vía Ley) contenidos de seguridad vial en los programas de estudio.
- Países que cuentan con programas en empresas públicas y privadas para la movilidad y transporte seguro.
- Países que cuentan con programas que fomentan el uso de transporte no motorizado.

- Países que establezcan y fortalezcan los puestos de mando a fin de dar respuesta inmediata a los problemas de tránsito.
- Tasa de accidentes de tránsito según causa (ej. Conducir ebrio, exceso de velocidad, no señalamiento de carretera, entre otros).
- Tasa de mortalidad en accidentes de tránsito según causa.
- Tasa de accidentados de tránsito según tipo de lesión.

Pilar 5: Mejorar la atención pre hospitalaria y hospitalaria.

Fortalecer la atención del trauma y de los padecimientos agudos mediante la mejora de los servicios de atención médica prehospitalaria a través de un modelo de atención de urgencias médicas. Así como la rehabilitación integral de los lesionados.

Actividad 1: Promoviendo la implantación del Modelo de Atención Médica Prehospitalaria¹ mediante:

- La determinación de la capacidad instalada de las instituciones públicas, sociales y privadas a través censos nacionales, estatales y locales sobre los recursos existentes para la atención de las urgencias médicas con el objeto de regionalizar funcionalmente y definir los niveles de atención.
- El desarrollo de criterios de actuación estandarizados para la atención con manuales de organización y procedimientos.
- La asignación de un número telefónico único para solicitar atención médica.
- La homologación de los criterios técnicos y tecnológicos de las unidades tipo ambulancia así como del personal que las opera.
- El desarrollo de Centros Reguladores de Urgencias Médicas.

Actividad 2: Elaborando protocolos integrales de manejo del paciente lesionado para su revisión, modificación y aprobación mediante:

- El desarrollo de criterios de actuación estandarizados para la atención de las urgencias médicas a través de guías terapéuticas.

Actividad 3: Desarrollando e implementando programas de capacitación para el personal responsable de la atención médica prehospitalaria con el objeto de asegurar la profesionalidad en la atención.

Actividad 4. Coordinación entre la atención prehospitalaria y hospitalaria:

- Elaboración de protocolos de coordinación y manejo integral del paciente lesionado desde su estabilización, traslado y atención final en el hospital.
- Fortalecimiento de capacidades en los centros de atención y hospitales, revisión y/o elaboración de planes, red de comunicación, protocolos de atención masiva de víctimas.

Actividad 5. Asegurando que la capacidad instalada en recursos materiales y humanos de los hospitales de atención al trauma sea suficiente para la atención con calidad de los lesionados.

Actividad 6. Fortaleciendo los programas de rehabilitación a las víctimas de los siniestros viales con el objeto de lograr la reintegración laboral, social y psicológica.

Actividad 7. Contribuir con la disminución de las inequidades sociales generadas por la accidentalidad vial.

- La implementación del seguro de daños a terceros.
- La implementación de un fondo para la atención integral de víctimas por accidentes de tránsito.
- Promover la formación de asociaciones de personas de víctimas de los accidentes de tránsito.

Indicadores Potenciales:

- Países que han implantado el modelo de atención prehospitalaria.
- Países que cuentan con un programa de profesionalización del personal de atención prehospitalaria.
- Países que cuentan con centros reguladores de urgencias médicas.
- Países que cuentan con hospitales en red con la atención prehospitalaria.
- Países que cuentan con hospitales de trauma con la infraestructura técnica y humana adecuada para la atención de los lesionados.
- Países que cuentan con programas de rehabilitación de las víctimas de los siniestros viales.
- Países que cuentan con seguro de daños a terceros y fondos para la atención integral de las víctimas de accidentes de tránsito.
- Países que cuentan con asociaciones de víctimas de los accidentes de tránsito.

¹El Modelo de Atención de Urgencias Médicas desarrollado en México compuesto por seis estrategias incluyendo el desarrollo y funcionamiento de los Centros Reguladores de Urgencias Médicas.

5. Evaluación del Programa Mesoamericano de Seguridad Vial

El Programa será evaluado formalmente por consultores externos, en el mediano plazo y en su finalización. Los datos de referencia se obtendrán a través de encuestas nacionales realizadas para el 2 ° Informe Sobre el Estado Regional de Seguridad Vial que se publicará en 2012. Durante el proceso de evaluación formal, tanto los indicadores de resultados cómo el proceso mismo serán evaluados.

Los “indicadores potenciales” que se encuentran al final de cada uno de los pilares podrán ser caracterizados y desagregados a nivel nacional para cada país con base en sus prioridades y necesidades.

Hitos (A discutir entre los países de la subregión)

Además, hay una serie de hitos mundiales. Éstos constituyen también señales de progreso a lo largo de la década. Los hitos son:

- Celebración anual del Día Mundial en recuerdo de las víctimas de percances de tráfico vehicular (2011-2020).
- Informe del Secretario General sobre la mejora de la seguridad vial en el mundo: 2011.
- Informe del Secretario General sobre la mejora de la seguridad vial en el mundo: 2013.
- 3er informe sobre el estado de la seguridad vial global: 2014 (por confirmar).
- 3er informe sobre el estado de la seguridad vial regional: 2015 (por confirmar)
- 2ª Conferencia ministerial sobre seguridad vial organizado por el Sultanato de Omán: 2015
- La 3ª semana de seguridad vial de las Naciones Unidas: 2015
- Informe del Secretario General sobre la mejora de la seguridad vial en el mundo: 2015
- Informe del Secretario General sobre la mejora de la seguridad vial en el mundo: 2017
- 3ª Conferencia Ministerial sobre la seguridad vial: 2020