



# **III SIMPOSIO DE TRÁNSITO: CONSTRUYENDO LAS BASES PARA UNA POLÍTICA PÚBLICA EN SEGURIDAD VIAL**

**DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD Y TRANSPORTE**

## CRÉDITOS

Tegucigalpa, MDC

Julio, 2025

ISBN: 978-99979-946-8-4

### III SIMPOSIO DE TRÁNSITO: CONSTRUYENDO LAS BASES PARA UNA POLÍTICA PÚBLICA EN SEGURIDAD VIAL

Autor:

Dirección Nacional de Vialidad y Transporte

Revisión y aprobación:

Doctor General Director Héctor Gustavo Sánchez

General Director Juan Manuel Aguilar Godoy

Comisionado de Policía José Adonay Hernández, Director DNVT

Comisionado de Policía José Reinaldo Servellón Castillo, Rector de UNPH

Sello editorial de la UNPH (SEUNPH)

Gestores de cooperación y organizadores:

Dirección de Modernización, Asuntos Interinstitucionales y Cooperación  
Externa (DMAICE)

Asesoría metodológica:

Universidad Nacional de la Policía de Honduras

Sello Editorial de la Universidad Nacional de Policía (SEUNPH)

Sistematización y redacción:

Óscar Rolando Urtecho Osorto

Subinspectora Auxiliar Marilyn Nicol Izcano Reconco

Edición y corrección de ortografía:

Óscar Rolando Urtecho Osorto

Subinspectora Auxiliar de Policía Marilyn Nicol Izcano

Diseño y diagramación:

Se permite la reproducción de este libro siempre y cuando se realice sin fines  
de lucro. Impreso y hecho en Honduras © Derechos reservados

## Índice

Presentación .....	1
Introducción .....	2
Ficha técnica .....	3
Metodología .....	5
Conferencias.....	5
Mesas de trabajo.....	6
Conferencias .....	11
Conferencia #1: Presentación de Resultados del II Simposio de Seguridad Vial: Construyendo Alternativas para una Movilidad Segura y Sostenible .....	12
Conferencia #2: Infraestructura vial, certificación y sostenibilidad en carreteras: El papel de la cooperación en la creación de una movilidad segura y sostenible.....	18
Conferencia #3: El rol de los medios de comunicación en una política pública de seguridad vial. ....	24
Conferencia #4: Análisis de Siniestralidad Vial: Datos, Tendencias y Estrategias Implementadas en la Región.....	29
Conferencia #5: Importancia de la Educación para la implementación de una Política Pública de Seguridad Vial.....	35
Conferencia #6 Humanizando la infraestructura Vial Construyendo Espacios Seguros y Sostenibles para todos.....	39
Conferencia #7 Seguridad de Vehículos de dos ruedas: estrategias para la prevención de accidentes.....	44
Conferencia #8 Garantizando la Seguridad Vehicular, Certificación, Inspección y Protección de Pasajeros .....	50
Conferencia #9 Ruta para la creación de una política pública de seguridad vial, abordaje intersectorial .....	56

Resultados de las mesas de trabajo.....	61
Mesa #1.....	62
Mesa #2.....	67
Mesa #3.....	72
Mesa #4.....	79
Mesa #5.....	83

## Presentación

Durante mucho tiempo, la situación de la seguridad vial en Honduras ha sido un gran desafío estructural que demanda respuestas articuladas desde múltiples sectores. En este contexto, el presente simposio constituye un paso firme hacia la consolidación de una política pública integral, capaz de abordar de manera efectiva los factores de riesgo que día a día cobran vidas en nuestras calles y carreteras.

En esta tercera edición, convocamos a expertos nacionales e internacionales, representantes de instituciones públicas, organismos cooperantes, sociedad civil y comunidad académica, con el propósito de analizar experiencias, proponer soluciones innovadoras y avanzar en la formulación de una estrategia nacional coherente, participativa y basada en evidencia.

Los aportes aquí sistematizados no solo reflejan el alto nivel técnico de las ponencias y discusiones sostenidas, sino también el sentido de urgencia y responsabilidad compartida ante la necesidad de transformar la cultura vial en nuestro país. Conscientes de que la seguridad vial es un componente esencial del desarrollo y el bienestar social, esta memoria representa un insumo clave para la toma de decisiones y la planificación estratégica del sector.

Agradezco profundamente a cada institución y persona que hizo posible este esfuerzo, y extendiendo una invitación a seguir construyendo, juntos, las bases de una movilidad más humana, equitativa y segura para todos.



## Introducción

La seguridad vial constituye un desafío prioritario para los Estados modernos, dado su impacto directo en la vida, la salud y el bienestar de la población. En Honduras, los accidentes de tránsito representan una de las principales causas de muerte y lesiones, lo que hace urgente la formulación de una política pública integral y sostenible en esta materia.

Conscientes de esta realidad, y en el marco de los esfuerzos institucionales orientados a fortalecer la prevención, la educación vial y la gestión segura de la movilidad, se celebró el III simposio de tránsito: Construyendo las bases para una política pública en seguridad vial. Este evento convocó a autoridades gubernamentales, expertos nacionales e internacionales, representantes de organismos cooperantes, miembros de la comunidad académica, operadores de justicia, cuerpos policiales y sociedad civil, con el fin de analizar, debatir y proponer soluciones concretas frente a los desafíos del tránsito y la seguridad vial en el país.

Durante el simposio, se abordaron diversas líneas temáticas estratégicas: desde la educación vial, la planificación urbana y la infraestructura segura, hasta la normativa legal, los sistemas de información, la atención a víctimas y el rol de la ciudadanía en la construcción de una cultura vial responsable. Las ponencias, mesas de trabajo y espacios de intercambio permitieron recopilar insumos valiosos para avanzar hacia un modelo de seguridad vial basado en evidencia, articulación interinstitucional y compromiso social.

Esta memoria recoge los aportes generados en el desarrollo del simposio, y busca ser una herramienta de consulta, análisis y seguimiento para quienes impulsan acciones en favor de una movilidad más segura, inclusiva y sostenible en Honduras.

## Ficha técnica

**Nombre del evento:** III Simposio de Tránsito: Construyendo las bases para la política pública de seguridad vial

**Descripción:** Fue un encuentro de carácter interinstitucional e internacional que se desarrolló de forma colaborativa entre la Dirección Nacional de Vialidad y Transporte y la Organización Mundial de la Salud. Contó con la participación de expertos internacionales en el ámbito de la seguridad vial, especialistas en el diseño de políticas públicas, representantes de la institucionalidad nacional y de diversos sectores sociales. Estuvo diseñado para identificar, fomentar y desarrollar estrategias que, en el marco de la corresponsabilidad de todos los sectores sociales hondureños, formaran parte de una política pública de movilidad vial centrada en las personas, segura, inclusiva, obediente a las necesidades de la población y sostenible.

**Objetivo:** Validar la problemática y los lineamientos estratégicos identificados para la elaboración de una política pública de seguridad vial centrada en las personas, segura, inclusiva, obediente a las necesidades de la población y sostenible, estableciendo acciones de solución concretas, responsables de promoverlas y aplicarlas, sugiriendo los tiempos necesarios para desarrollarlas y haciendo las observaciones pertinentes para el éxito del proceso.

**Lugar de desarrollo:** Tela, Atlántida

**Duración:** 4 días

**Fecha:** 20 al 23 de agosto

**Modalidad:** Presencial y digital

**Metodología:** Conferencias y las mesas de trabajo.

**Equipo sistematizador:** Además de los conferencistas y los miembros de mesas de trabajo, hubo un equipo sistematizador, integrado por un coordinador general, un sistematizador de texto y un enlace con las mesas de trabajo. Las funciones de estas personas se detallan a continuación:

- **Coordinador de sistematización:** Verificó la calidad del material enviado desde las mesas de trabajo. Elaboró el acta final, la cual fue firmada por los participantes en las discusiones. Diseñó la metodología de trabajo y aclaró las dudas pertinentes. Se aseguró de que todos los miembros de las mesas firmaran el acta final. Además, en caso de que durante la plenaria surgiera algún nuevo acuerdo, lo registró en el acta final.
- **Sistematizador del texto:** Integró en un solo documento todos los acuerdos alcanzados en las mesas de trabajo, lo que permitió la redacción del acta final. Fue responsable de la corrección ortográfica y de la redacción del texto.
- **Enlace con las mesas de trabajo:** Atendió y respondió las preguntas inmediatas planteadas por cada mesa.

## Metodología

### Conferencias

Las conferencias tuvieron tres propósitos fundamentales:

- Contextualizar y profundizar sobre la problemática y las soluciones que se están implementando en el país para garantizar una movilidad más segura y sostenible.
- Conocer las estrategias implementadas y las experiencias de los países de la región en materia de movilidad segura y sostenible
- Identificar estrategias para la elaboración e implementación de una política de movilidad vial segura y sostenible.

Se realizaron las siguientes conferencias:

1. Resultados del II Simposio de Seguridad Vial: Construyendo Alternativas para una Movilidad Segura y Sostenible
2. Infraestructura vial, certificación y sostenibilidad en carreteras: el papel de la cooperación en la creación de una movilidad segura y sostenible
3. El rol de los medios de comunicación en una política pública de seguridad vial
4. Análisis de siniestralidad vial: datos, tendencias y estrategias implementadas en la región
5. Importancia de la educación para la implementación de una política pública de seguridad vial
6. Humanizando la infraestructura vial, construyendo espacios seguros y sostenibles para todos
7. Seguridad de vehículos de dos ruedas: estrategias para la prevención de accidentes.
8. Garantizando la seguridad vehicular, certificación, inspección y protección de pasajeros
9. Ruta para la creación de una política pública de seguridad vial con un abordaje intersectorial

**Duración:** Las conferencias se realizaron en dos jornadas de trabajo. La primera jornada inició el día 20 de agosto desde las 14:50 horas a las 17:00 horas. La segunda el día 21 de agosto de 8:00 horas a 17:30 horas.

### **Involucrados y sus funciones:**

1. **Conferencista:** Fue el encargado de hacer la exposición sobre la temática.
2. **Público:** Escuchó la exposición. Al finalizar realizó preguntas.
3. **Moderador:** Se encargó de regular los aspectos técnicos de las conferencias, garantizando que el expositor contara con las condiciones y el equipo adecuado. En el momento de las preguntas, reguló las participaciones.

### **Mesas de trabajo**

Las mesas de trabajo fueron el eje central para alcanzar el objetivo del simposio. Su propósito consistió en crear espacios de intercambio para validar la problemática y los lineamientos estratégicos identificados para la elaboración de una política pública de seguridad vial centrada en las personas, segura, inclusiva, acorde a las necesidades de la población y sostenible; estableciendo acciones de solución concretas, los responsables de promoverlas y aplicarlas, sugiriendo los tiempos necesarios para su desarrollo y realizando las observaciones pertinentes para el éxito del proceso.

Se llevaron a cabo cinco mesas de trabajo, una por cada lineamiento estratégico identificado y se integraron de la siguiente manera:

- **Mesa 1**

**Lineamiento: Infraestructura:** Comprende toda obra física que contribuye a la movilidad de las personas mediante diferentes medios, en condiciones de seguridad y sostenibilidad ambiental.

**Moderador:** Inspector de Policía Kevin Pérez Vargas

**Relator:** Subinspector Walter Alvarado

**Expertos:** Edgar Zamora y Sonia Aguilar

- **Mesa 2**

**Lineamiento: Formación vial:** Es una actividad preventiva que consiste en transmitir herramientas conceptuales, procedimentales y prácticas para evitar la siniestralidad vial y sus consecuencias, promoviendo un cambio de cultura ciudadana.

**Moderador:** Inspector de Policía Gabriel Mejía Gonzales

**Relator:** Mauricio Sánchez

**Experto:** María José Pessano

- **Mesa 3**

**Lineamiento: Fortalecimiento institucional e interinstitucional:** Son las acciones encaminadas a fortalecer la institucionalidad de tránsito, sea a nivel del marco legal, inter e intrainstitucional. Incluye que las diversas instituciones pertinentes asuman su rol y trabajen en corresponsabilidad en la prevención. El fin último de este involucramiento interinstitucional es que toda la ciudadanía participe

**Moderador:** Subcomisario de Policía Eduardo González Maradiaga

**Relator:** Subinspector Luis Gallegos

**Experto:** UNAH

- **Mesa 4**

**Lineamiento: Uso de datos, prevención basada en evidencias:** Se refiere a la obtención, tratamiento y empleo de los datos y la información con la finalidad de generar acciones preventivas con base en los patrones, las incidencias, las causas y las explicaciones que hacen visibles.

**Moderador:** Subcomisario de policía Darwin Hernández López.

**Relator:** Clase I de Policía Marjoreth Osorio

**Experto:** Mauricio Valdevia

- **Mesa 5**

**Lineamiento: Seguridad vehicular en calles y carreteras:** Es una actividad preventiva que consiste en transmitir herramientas conceptuales, procedimentales y prácticas para evitar la siniestralidad vial y sus consecuencias, promoviendo un cambio de cultura ciudadana

**Moderador:** Subcomisionado de Policía José Escobar Matute.

**Relator:** Erick Durón

**Experto:** Marcela Espinoza y Luis Sánchez

**Duración:** Las mesas de trabajo se desarrollaron en una jornada, iniciando el día 22 de agosto.

**Primera parte:**

Por la mañana hubo tres horas de trabajo efectivas en las que las mesas hicieron lo siguiente:

1. Analizar y proponer los cambios pertinentes al objetivo general de la política
2. Validar los lineamientos de la política (y los objetivos vinculados a ellos), analizando si es necesario agregar otros o modificar alguno de los existentes
3. Validar la problemática identificada, proponiendo nuevos problemas o modificando los existentes en caso de ser necesario.
4. Proponer acciones o actividades para dar respuesta a los problemas identificados.
5. Identificar a priori a los responsables directos e indirectos para la solución de cada problema.

6. Proponer un tiempo para desarrollar las acciones propuestas, hasta 2030.
7. Hacer las observaciones u aclaraciones necesarias sobre las soluciones o los problemas identificados.

### **Involucrados y sus funciones:**

1. **Moderador:** Presentó a los participantes de la mesa, condujo la discusión para asegurar que la meta se cumpliera en el tiempo establecido, explicó y resolvió dudas sobre el proceso a seguir y coordinó la elección de un moderador encargado de exponer los resultados de la mesa.
2. **Relator:** Anotó, sintetizó y concretó en una presentación PowerPoint los acuerdos alcanzados por la mesa. Entregó la versión editable al equipo sistematizador y al vocero designado por la mesa, utilizando para ello una computadora disponible.
3. **Vocero:** Fue designado por la mesa y presentó en plenaria los acuerdos alcanzados mediante el diálogo, exponiéndolos ante todos los asistentes al simposio.
4. **Experto:** Aclaró las dudas técnicas de la mesa y verificó que el trabajo se elaborara con el lenguaje técnico adecuado.
5. **Participantes:** Tomaron parte activa en la dinámica y los diálogos de las mesas de trabajo, brindando apoyo al vocero en caso de surgir interrogantes durante la plenaria

### **Segunda parte**

Por la tarde hubo dos horas de trabajo efectivas, durante las cuales se realizó lo siguiente:

1. Se llevó a cabo una plenaria en la que los voceros de cada mesa presentaron sus acuerdos. Cada vocero dispuso de entre 15 y 20 minutos para su exposición.
2. Se otorgaron entre 5 y 10 minutos para que los miembros de otras mesas de trabajo hicieran observaciones sobre lo expuesto por cada vocero.
3. Después de un breve receso, el moderador de la plenaria leyó el acta con las conclusiones, compromisos y acuerdos alcanzados.
4. Los participantes procedieron a la firma del acta.

### **Involucrados y sus funciones**

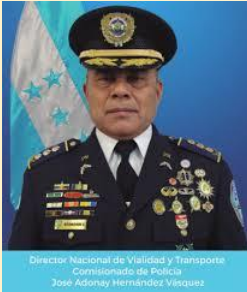
1. **Vocero de mesa:** Expuso los acuerdos alcanzados por su mesa.
2. **Participantes en plenaria:** Escucharon los acuerdos presentados por cada mesa y realizaron aportes cuando fue necesario.
3. **Moderador de plenaria:** Verificó que los voceros cumplieran con el tiempo asignado y con el orden de las presentaciones. Coordinó las observaciones realizadas, cuidando el cumplimiento de los tiempos establecidos. Leyó el acta final, coordinó su firma y la resguardó hasta entregarla a la autoridad responsable.

## **Conferencias**

## Conferencia #1: Presentación de Resultados del II Simposio de Seguridad Vial: Construyendo Alternativas para una Movilidad Segura y Sostenible

Comisionado de Policía José Adonay Hernández Vásquez,  
Director Nacional de Vialidad y Transporte.

### Perfil del ponente



**Comisionado General José Adonay Hernández Vásquez**, actual Director Nacional de Vialidad y Transporte de Honduras, cuenta con una amplia trayectoria en la Policía Nacional y formación académica de posgrado en Seguridad Humana. Ha ocupado cargos de alta responsabilidad, entre ellos Director del Instituto Nacional Penitenciario, y se ha destacado por liderar la implementación de operativos y políticas públicas orientadas a la seguridad vial y ciudadana. Su gestión en la DNVT ha impulsado la coordinación interinstitucional, el fortalecimiento del cumplimiento de la Ley de Tránsito y el desarrollo de campañas de concienciación para la reducción de accidentes.

## **Contexto, situación actual y desafíos de la seguridad vial en Honduras**

Honduras enfrenta una de las tasas más altas de siniestralidad vial en la región, siendo los accidentes de tránsito la segunda causa de muertes en el país, después de los homicidios. Según datos de 2023, se registraron 1,983 fallecimientos y 3,828 personas lesionadas, lo que equivale a un promedio diario de 5.4 muertes y 10.5 lesionados.

Los jóvenes de 18 a 39 años son los más afectados, representando el 86% de las víctimas mortales, con un predominio de conductores de motocicletas (38%), seguidos de peatones y pasajeros. Este patrón refleja no solo una pérdida humana en plena edad productiva, sino también un alto impacto social y económico para las familias y el país.

Con una población aproximada de 9.9 millones de habitantes y un parque vehicular que asciende a 2.9 millones de unidades, Honduras enfrenta un importante desafío en términos de control y seguridad vial: actualmente existe un policía de tránsito por cada 1,350 vehículos.

En el plano territorial, los departamentos de Cortés y Francisco Morazán concentran el 40% de los accidentes debido a su alta densidad poblacional y vehicular. A esto se suma un crecimiento sostenido del parque automotor, que exige la aplicación de criterios técnicos más estrictos para la importación de vehículos, en especial los de segunda mano.

Marco Normativo y Convenios Internacionales

La Dirección Nacional de Vialidad y Transporte (DNVT) se apoya en un marco legal compuesto por diversas normativas nacionales y compromisos internacionales:

- **Ley de Tránsito (Decreto No. 252-2005):** Regula la circulación vial en el país. Urge su actualización para fortalecer la fiscalización y responder a las necesidades actuales.
- **Ley de Transporte Terrestre (Decreto No. 155-2015):** Establece requisitos para el transporte público y de mercancías. Requiere articulación con otros marcos normativos para evitar limitaciones y duplicidad de funciones.
- **Código Penal Hondureño (Decreto No. 130-2017):** Penaliza la conducción temeraria con sanciones de prisión y suspensión del derecho a conducir.

En el ámbito internacional, Honduras es parte de instrumentos como:

- **Acuerdo Centroamericano sobre Circulación por Carreteras (1949).**
- **Acuerdo sobre Señales Viales Uniformes (1958).**
- **Convención de las Naciones Unidas sobre Circulación Vial (1968),** que establece normas uniformes para la circulación en carreteras y permite el reconocimiento de licencias en otros países.

### **Problemática y factores críticos**

Entre los principales factores que inciden en la siniestralidad vial se destacan:

- **Limitada cultura vial**, con deficiencias en el respeto de señales, límites de velocidad y prioridad peatonal.
- **Infraestructura vial insuficientemente segura**, que no siempre mitiga los riesgos derivados del error humano.
- **Alta vulnerabilidad de motociclistas**, que representan un porcentaje creciente de las víctimas.

Las colisiones son el tipo de accidente más común, provocadas en muchos casos por distracción, exceso de velocidad o condiciones deficientes de la vía. Se requiere un enfoque de infraestructura centrada en las personas y no solo en los vehículos, así como estándares técnicos para vehículos de dos ruedas, incluyendo frenos ABS y neumáticos adecuados.

Avances institucionales

Entre los logros recientes se destacan:

- **Inclusión de la Seguridad y Educación Vial** en el currículo nacional, desde el nivel prebásico hasta la educación superior, en coordinación con la Secretaría de Educación, la UNAH y la Universidad Nacional de la Policía.
- **Fortalecimiento de la capacidad operativa de la DNVT**, que pasó de 39 a 134 radiopatrullas en 2023, mejorando la cobertura en ejes carreteros estratégicos.
- **Alianzas estratégicas** con medios de comunicación, empresas privadas y organismos internacionales como la OMS y el Banco Mundial, para fortalecer capacidades técnicas y financieras.

### **Resultados y recomendaciones del II Simposio de Siniestralidad Vial (2023)**

El II Simposio de Seguridad Vial fue concebido como un espacio de construcción colectiva para generar un producto tangible que

sirva de base a políticas públicas. Se planteó una reflexión más profunda que la pregunta habitual “¿Qué está haciendo Tránsito?”, enfocándose en *qué estamos haciendo como país y por qué*.

Las conclusiones subrayaron la necesidad de una estrategia multisectorial, con la participación de seguridad, salud, infraestructura y sociedad civil. Entre las recomendaciones clave destacan:

- Afianzar el rol de las autoridades competentes y promover la corresponsabilidad ciudadana.
- Elaborar un plan estratégico intersectorial a corto y mediano plazo.
- Incorporar la educación vial de forma transversal en el sistema educativo.

### **Propuesta de Política Pública de Seguridad Vial (2024–2036)**

Como resultado del trabajo interinstitucional y las discusiones del II y III Simposio, se plantea la primera Política Pública de Seguridad Vial, con el objetivo de garantizar una movilidad segura, sostenible e inclusiva, que preserve vidas y reduzca pérdidas económicas.

Sus lineamientos estratégicos incluyen:

1. **Diagnóstico y análisis** de la situación y factores de riesgo.
2. **Marco normativo** con enfoque de derechos humanos, género, interseccionalidad e interculturalidad.
3. **Proceso metodológico** con etapas de elaboración, socialización, aprobación, implementación y monitoreo continuo.

Para su implementación se prevén alianzas estratégicas nacionales e internacionales y la conformación de mesas técnicas con la Secretaría de Educación para asegurar que la educación vial forme parte de todos los niveles educativos.

El éxito de esta política depende de la voluntad política, el compromiso técnico y la corresponsabilidad social, sentando las bases para un abordaje integral y sostenible del problema de la siniestralidad vial en Honduras.

## Conferencia #2: Infraestructura vial, certificación y sostenibilidad en carreteras: El papel de la cooperación en la creación de una movilidad segura y sostenible.

MSc. Edgar Zamora

Programa de Certificación de Carreteras (IRAP)

### Perfil del ponente



**Edgar Zamora** es ingeniero civil y cuenta con una maestría en Gestión de Proyectos y Finanzas. Se incorporó al Programa Internacional de Evaluación de Carreteras (iRAP) en noviembre de 2021 como líder regional de “Viajes Más Seguros” para las

Américas, enfocando su labor en el desarrollo de alianzas estratégicas y proyectos orientados a reducir las muertes y lesiones por accidentes de tránsito en la región.

Anteriormente, trabajó durante 12 años en el Banco Interamericano de Desarrollo, nueve de ellos como especialista en transporte, liderando proyectos de infraestructura en diversos países de América Latina y el Caribe. A lo largo de su trayectoria, participó en iniciativas de movilidad segura en toda América Central, Haití, Guyana y Surinam, y realizó publicaciones especializadas en seguridad vial.

## **Impacto del transporte terrestre en la sociedad**

El transporte terrestre ha contribuido al desarrollo humano, facilitando el comercio y la conectividad. Sin embargo, también los graves efectos negativos de esta expansión, como la siniestralidad y la degradación de ciudades debido a la congestión y la contaminación. En términos globales, cada año mueren aproximadamente 1.29 millones de personas y más de 50 millones sufren lesiones graves en accidentes de tránsito. Estos incidentes representan la principal causa de muerte en jóvenes de entre 15 y 29 años, y afectan desproporcionadamente a los países en desarrollo, donde se concentra el 90% de las muertes. Además, estos accidentes imponen una carga económica significativa en los sistemas de salud, pensiones y seguros, y aumentan el costo del mantenimiento vial.

Para enfrentar este problema, es importante adoptar un "Enfoque de Sistema Seguro," el cual se diferencia de los métodos tradicionales de seguridad vial en varios aspectos:

1. **Objetivo de Cero Muertes y Lesiones Graves:** En lugar de intentar eliminar todos los accidentes, el enfoque de Sistema Seguro se centra en reducir las consecuencias fatales y graves.
2. **Responsabilidad del Sistema:** En este enfoque, no se considera que el usuario sea el único responsable de su seguridad. Por el contrario, la infraestructura, la fiscalización y el diseño de políticas públicas deben contribuir a un entorno seguro que minimice las posibilidades de accidentes graves.
3. **Intervenciones Proactivas y Sistemáticas:** En lugar de aplicar respuestas reactivas e incrementales, el Sistema Seguro busca intervenciones proactivas y estratégicas que integren la seguridad en cada elemento de la vía.

**Diseño de Infraestructura Vial Segura: Características Fundamentales**

La infraestructura vial es uno de los pilares clave del enfoque de Sistema Seguro. Existen cuatro características esenciales que debe cumplir una infraestructura vial para ser segura:

**Autoexplicativa:** Las carreteras deben diseñarse de manera que los usuarios comprendan su función sin necesidad de instrucciones adicionales. Esto incluye una señalización adecuada y un diseño que fomente el comportamiento seguro.

**Consistente:** La coherencia entre las expectativas de los conductores y el diseño de la carretera reduce las decisiones erróneas. Esto implica una jerarquización clara y una distribución lógica de los elementos viales.

**Perdonadora:** La infraestructura debe estar diseñada para mitigar los errores humanos. Esto incluye áreas de escape, barreras de contención y un diseño que reduzca las consecuencias de choques inevitables.

**Inclusiva:** Se deben priorizar los usuarios más vulnerables (como peatones, ciclistas y motociclistas), asegurando un acceso seguro y equitativo para todos. La infraestructura debe permitir la movilidad segura de estos usuarios.

### **La velocidad como factor crítico en la seguridad vial**

La velocidad es un factor determinante en la gravedad de los accidentes de tránsito. Es importante tomar en cuenta los siguientes aspectos:

-Velocidades críticas de impacto: Un vehículo que circula a 40 km/h tiene hasta 1,600 veces más energía cinética que un peatón, lo que incrementa exponencialmente el riesgo de muerte. Los límites de velocidad deben ajustarse según el tipo de vía y los usuarios que la utilizan. Por ejemplo, en áreas donde existen conflictos con usuarios vulnerables, se recomienda un límite de 30 km/h.

- Efectos adversos de la velocidad: El aumento en la velocidad reduce el tiempo de reacción y disminuye el control del vehículo, lo que incrementa las fuerzas de desaceleración en caso de choque y limita la efectividad de las medidas de protección.
- Percepción del entorno: Los conductores tienden a adaptar su velocidad en función de su percepción del entorno, lo que enfatiza la importancia de un diseño vial que no incentive velocidades peligrosas.

### **Herramientas de Evaluación y Estrategias de IRAP**

Existen diversas herramientas de IRAP (International Road Assessment Programme) diseñadas para mejorar la seguridad vial:

1. Clasificación por estrellas: Evalúa la seguridad vial para cada tipo de usuario (peatones, ciclistas, motociclistas y ocupantes de vehículos) en una escala de 1 a 5 estrellas, siendo 5 estrellas la clasificación más segura. Esta herramienta permite identificar áreas de alto riesgo y diseñar intervenciones específicas.
2. Planes de inversión para vías más seguras: Mediante un análisis costo-beneficio, se identifican medidas que pueden reducir la siniestralidad de manera efectiva. Este plan recomienda mejoras que incluyen señales de advertencia, barreras de seguridad y bandas de alerta en los costados de las carreteras.
3. Vida Software: Este sistema permite evaluar y gestionar los riesgos en las vías usando datos obtenidos de inspecciones de carreteras, que incluyen imágenes, videos y coordenadas GPS. Con esta información, los planificadores pueden identificar puntos críticos y proponer mejoras en tiempo real.

Ejemplos de Implementación y estudios de caso

Estudios de caso en los que el enfoque de Sistema Seguro ha sido implementado con éxito en varios países:

- Georgia y Pakistán: En estos países se implementaron mejoras en carreteras con altos riesgos de salida, mediante la colocación

de barreras de seguridad y bandas alertadoras. Estas intervenciones redujeron la gravedad de los accidentes y ayudaron a prevenir múltiples muertes y lesiones graves.

- India (Proyecto Karnataka): Se implementaron mejoras en corredores específicos, incluyendo señalización, pasos peatonales, áreas de estacionamiento seguro y control de velocidad. Esto disminuyó la siniestralidad y mejoró la seguridad para todos los usuarios.

- Vietnam y Filipinas: En estas regiones, IRAP implementó mejoras en infraestructura en zonas escolares. Como resultado, se lograron aumentos significativos en la seguridad, especialmente en las áreas peatonales, reduciendo las muertes y lesiones graves.

### **Beneficios de mejorar la seguridad vial**

Los beneficios económicos y sociales de mejorar la seguridad vial:

- Reducción de costos: La disminución de accidentes reduce significativamente los costos en atención médica, pensiones y seguros, aliviando la carga sobre los sistemas de salud y seguros.

- Incremento de la productividad: Menos accidentes significan menos interrupciones en el tráfico y menor tiempo perdido, lo que contribuye a la productividad económica.

- Impacto positivo en la calidad de vida: Reducir el número de muertes y lesiones graves en las vías mejora la calidad de vida de los ciudadanos y fomenta un entorno más seguro para todos.

Según los datos de IRAP, las intervenciones implementadas podrían salvar hasta 700,000 vidas para el año 2024, un indicador de que los enfoques basados en el Sistema Seguro y en la Clasificación por Estrellas son efectivos para reducir los accidentes y sus consecuencias.

## **Conclusiones y recomendaciones para la seguridad vial en Honduras**

Adoptar enfoques preventivos enfatizando la importancia de construir infraestructuras seguras desde el inicio en lugar de realizar costosas modificaciones tras los accidentes. Es recomendable que los gobiernos, instituciones y actores sociales se alineen para lograr una política de seguridad vial integral y sostenible.

La colaboración interinstitucional es clave para implementar estrategias de seguridad vial efectivas, son importantes las alianzas con actores internacionales, organizaciones civiles y el sector privado para financiar y promover iniciativas de seguridad.

Los cambios en la cultura vial requieren tiempo. Se necesita que las políticas de seguridad trasciendan los periodos de gobierno y cuenten con el respaldo de organizaciones como la OPS para garantizar su continuidad.

La educación vial es un elemento crucial para fomentar comportamientos seguros. Se sugiere integrar la educación vial en el sistema educativo para sensibilizar a las futuras generaciones y formar una ciudadanía responsable.

Es necesaria la acción colectiva para construir un sistema vial seguro y reducir significativamente las muertes y lesiones por accidentes de tráfico. La implementación del enfoque de Sistema Seguro y el uso de herramientas IRAP pueden transformar la realidad vial en Honduras y otros países, protegiendo la vida de los usuarios más vulnerables y promoviendo un entorno más seguro para todos.

### Conferencia #3: El rol de los medios de comunicación en una política pública de seguridad vial.

MSc. Carolina Rodríguez

#### Perfil del ponente



**Carolina Rodríguez** posee una maestría en Dirección Comercial con énfasis en Proyectos, otorgada por la Universidad Politécnica de Cataluña, España, y la escuela de negocios ADEN BUCHINI SCHOOL. Se ha desempeñado como asesora y formadora en comercio electrónico para PYMEs de Centroamérica, en el marco del proyecto del eCommerce Institute USA y Centromype Transformación Digital. Cuenta con más de 15 años de trayectoria en la industria de la comunicación, medios especializados y gestión de proyectos de contenidos.

En Honduras, los siniestros viales son una de las principales causas de muerte violenta, solo superados por los homicidios. La falta de infraestructura adecuada, el crecimiento del parque vehicular y una baja cultura de seguridad vial son factores que contribuyen a este problema. El impacto económico de los accidentes de tránsito es significativo, representando un 5,5% del PIB nacional, según el Banco Mundial. Esto se traduce en una pérdida aproximada de 42,315 millones de lempiras anuales, afectando tanto al sistema de salud como a la economía del país en general.

### **Medios de comunicación como agentes de cambio**

Los medios juegan un papel fundamental en la educación y sensibilización de la población respecto a la seguridad vial. Radio América, en particular, ha liderado un cambio en la forma de abordar esta problemática, implementando campañas basadas en un "Periodismo de Soluciones". Este enfoque busca no solo informar sobre los accidentes y sus causas, sino también promover un cambio en el comportamiento de los conductores y peatones a través de mensajes educativos y formativos.

### **Estudios de audiencia y necesidades detectadas**

A partir de estudios realizados por Radio América, se identificó una necesidad urgente de educación vial en la población, especialmente en zonas rurales y en sectores vulnerables como los motociclistas. Los estudios revelaron que existe una falta de conocimiento sobre normas básicas de tránsito, así como una deficiencia en la formación de conductores.

### **Iniciativas estratégicas y campañas de educación vial**

Alianzas y campañas integrales:

En 2022, Radio América firmó convenios con diversas instituciones, incluyendo el Ministerio de Educación, la Policía Nacional y organizaciones de la sociedad civil, para impulsar una

campaña integral de educación vial. Esta colaboración llevó a la creación de contenido educativo que fue incorporado en los programas radiales y en actividades presenciales, alcanzando un amplio espectro de la población. Uno de los logros más importantes de esta alianza fue la inclusión de la educación vial como parte del currículo escolar en la asignatura de Educación Cívica, aprobada por unanimidad en el Congreso Nacional.

### **Impacto durante eventos de alta movilización**

Radio América aprovechó eventos de alta movilización como la Semana Morazánica y la Semana Santa para intensificar sus esfuerzos de concientización. Estas campañas se centraron en difundir mensajes de educación vial, incluyendo consejos para conductores, peatones y motociclistas. Los mensajes enfatizaban la importancia de respetar los límites de velocidad, evitar el consumo de alcohol al conducir y utilizar el cinturón de seguridad. Además, se promovió el uso de testimonios y relatos personales de víctimas de accidentes para humanizar el problema y generar mayor empatía y reflexión en la audiencia.

### **Capacitación a motociclistas**

Dado que los motociclistas representan un grupo de alto riesgo, en 2024 se inició una campaña específica dirigida a este sector. A través de talleres de capacitación, se brindó formación sobre técnicas de manejo seguro, uso adecuado del casco y respeto a las normas de tránsito. Esta iniciativa busca reducir los accidentes y fomentar una cultura de seguridad entre los motociclistas, quienes suelen estar involucrados en una gran

cantidad de siniestros debido a la falta de capacitación y el incumplimiento de las normas.

Resultados obtenidos y próximos pasos en la campaña de educación vial

### **Resultados positivos y formación de opinión pública**

Las iniciativas implementadas han mostrado resultados alentadores. La audiencia ha respondido positivamente a los mensajes educativos, y se ha observado una mejora en el conocimiento de normas de tránsito entre los conductores. Además, se ha logrado un cambio en la percepción de la seguridad vial, pasando de ser un tema secundario a uno prioritario en la agenda pública. El impacto de la campaña ha sido reconocido a nivel nacional e internacional, posicionando a Radio América como un medio líder en la promoción de la seguridad vial.

### **Reconocimientos y reacciones**

La campaña "Frenemos las tragedias viales, conciencia vial basada en valores" ha sido aclamada por su enfoque integral y humanizado. Los testimonios de personas que han sufrido accidentes y la colaboración con las autoridades locales han permitido que el mensaje llegue de manera efectiva a distintos sectores de la población. Los medios regionales han destacado esta campaña como una de las más exitosas en términos de impacto social y alcance, generando incluso cobertura internacional.

### **Proyecciones futuras y sostenibilidad de la campaña**

Para 2024 y los años siguientes, Radio América planea expandir sus esfuerzos en educación vial. Entre las proyecciones, se encuentra la implementación de nuevas campañas enfocadas en grupos vulnerables, como peatones y ciclistas, así como la creación de más contenido audiovisual para difundir en redes

sociales y plataformas digitales. Además, se continuará con la colaboración estrecha con el sistema educativo para fortalecer la enseñanza de la educación vial en las escuelas.

El papel de los medios de comunicación es esencial para educar y formar una conciencia colectiva sobre la seguridad vial. A través de campañas bien estructuradas y colaboraciones estratégicas, es posible influir en el comportamiento de los conductores y reducir significativamente los accidentes de tránsito. La experiencia de Radio América demuestra que, con un enfoque basado en la educación, los valores y la sensibilización, se pueden lograr cambios reales y duraderos en la sociedad, contribuyendo a una movilidad más segura y sostenible en Honduras.

## Conferencia #4: Análisis de Siniestralidad Vial: Datos, Tendencias y Estrategias Implementadas en la Región

MSc. Ricardo Pérez, Organización Panamericana de la Salud (OPS)

### Perfil del ponente



**Ricardo Pérez** es doctor en Ciencias de la Salud Pública. Entre 2014 y 2018 se desempeñó como director de Prevención de Lesiones en la Secretaría Técnica del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes de la Secretaría de Salud de México.

Posteriormente, entre 2018 y 2021, trabajó como investigador en el Instituto Nacional de Salud Pública de México, especializado en prevención y control de lesiones no intencionales y promoción de la seguridad vial. Desde octubre de 2021 ejerce como asesor regional de Seguridad Vial y Prevención de Lesiones No Intencionales en la oficina de la Organización Panamericana de la Salud (OPS) en Washington.

### **Características del problema de siniestralidad vial**

El problema de la siniestralidad vial es uno de los más preocupantes a nivel global. Según el informe de la Organización Mundial de la Salud (OMS) de 2023, se reportaron 145,090

muerres por accidentes de tránsito en 2021, representando el 12% de las muertes mundiales. La región no alcanzó las metas establecidas en el Primer Decenio de Acción para la Seguridad Vial, lo que indica la necesidad de redoblar esfuerzos en el segundo decenio (2021-2030).

### **Datos históricos y proyecciones**

La tendencia de siniestros viales desde el año 2000 hasta 2021 muestra un incremento preocupante en varios países de la región. Mientras que en algunos países hubo mejoras, en otros, como Honduras, se observó un aumento del 35% en el número de muertes y del 10% en la tasa de mortalidad.

### **Diferencias regionales en el riesgo**

Existe una gran disparidad en las tasas de mortalidad por siniestros viales. Por ejemplo, Haití presenta una tasa de 31.3 muertes por cada 100,000 habitantes, mientras que Canadá tiene una tasa de solo 4.7, lo que indica una diferencia de siete veces en el riesgo de morir en un accidente de tránsito. Además, el 72% de las muertes en la región se concentran en solo cuatro países, lo que resalta la necesidad de acciones focalizadas.

### **Incremento en la motorización**

La motorización ha crecido significativamente en la región, con un aumento del 474% en el número de vehículos y del 372% en la tasa de motorización. En Honduras, el incremento ha sido

particularmente alto, lo que ha llevado a una mayor exposición a los riesgos de siniestros viales, afectando especialmente a motociclistas, que han visto un aumento del 27% en su participación en accidentes fatales.

Avances, retos y estrategias implementadas

### **Avances en seguridad vial**

A pesar de los desafíos, varios países de la región han implementado estrategias para mejorar la seguridad vial. Por ejemplo, Trinidad y Tobago ha mejorado su infraestructura vial, mientras que República Dominicana ha fortalecido el registro de mortalidad relacionado con accidentes de tránsito. Brasil ha implementado un proyecto con el Fondo de Seguridad Vial de Naciones Unidas (UNRSF) para prevenir siniestros en carreteras federales, con un enfoque en mejorar los sistemas de datos viales.

### **Fortalecimiento institucional**

La mayoría de los países de la región han establecido organismos coordinadores de seguridad vial. Según los datos de 2023, 30 países tienen una entidad responsable, y 20 de ellos cuentan con una estrategia nacional de seguridad vial. Estas estrategias incluyen metas específicas, como la prevención de la conducción bajo los efectos del alcohol, el uso de cinturones de seguridad y cascos para motociclistas, y la reducción del número de muertes y lesiones graves por siniestros viales.

### **Programas específicos**

Diversos programas han sido implementados para abordar problemas específicos. En México, el sistema de bicicletas públicas Ecobici ha fomentado una movilidad más segura y

sostenible en Ciudad de México. En Argentina, se han desarrollado auditorías e inspecciones de seguridad vial, además

de iniciativas como la Ley del Buen Samaritano en Panamá, que promueve la atención a víctimas de accidentes.

### **Enfoque en movilidad segura y sostenible**

La región está avanzando hacia una movilidad segura, sostenible y saludable. Esto incluye infraestructura segura, vehículos más seguros y la promoción de un uso seguro de las vías, basado en la evidencia y mejores prácticas internacionales.

### **Oportunidades de mejora y proyectos regionales**

#### **Oportunidades detectadas:**

A pesar de los avances, existen grandes oportunidades para mejorar la seguridad vial. La región tiene un alto potencial para reducir significativamente las muertes por siniestros viales si se implementan adecuadamente las recomendaciones del Plan Mundial para la Seguridad Vial. Esto implica un enfoque sistémico, una mejor recopilación de datos y la creación de sinergias entre diferentes sectores.

#### **Proyectos regionales destacados:**

La Iniciativa Global de Seguridad Vial de Bloomberg ha financiado proyectos en cinco países, incluyendo Jamaica y Brasil, enfocados en la prevención de accidentes a través de la recopilación de datos y la implementación de medidas de seguridad efectivas. En el caso de Honduras, se desarrolló una hoja de ruta para fortalecer el control policial y otras iniciativas, con un compromiso renovado para mejorar la seguridad vial.

#### **Programas de atención de emergencias:**

Uno de los aspectos críticos en la mejora de la seguridad vial es la atención postsiniestra. Programas como el BEC (Basic

Emergency Care) se han implementado en países como Belice, Costa Rica y Argentina, con el objetivo de fortalecer la capacidad de respuesta ante emergencias. Esto contribuye a la reducción de muertes y discapacidades y mejora la equidad social al facilitar el acceso a atención de calidad.

### **Estrategias de gestión y legislación:**

El fortalecimiento de la gestión de la seguridad vial incluye la creación de sistemas de información para el registro de siniestros, la implementación de legislación integral, y la promoción de cambios normativos que favorezcan una movilidad segura. Además, la aplicación efectiva de estas leyes es fundamental para lograr una reducción real en el número de accidentes.

### **Reflexiones finales y próximos pasos para Honduras y la región:**

Es imprescindible avanzar con las estrategias de seguridad vial, especialmente en países con altas tasas de mortalidad, como Honduras. La evidencia sugiere que cualquier avance, por pequeño que sea, puede tener un impacto significativo en la reducción de muertes y lesiones. Se recomienda enfocarse en “victorias rápidas y efectivas”, es decir, en aquellas acciones que cuenten con consenso local y tengan un impacto inmediato, como el fortalecimiento del control policial y la educación vial.

### **Reuniones de alto nivel:**

La agenda regional para los próximos años incluye reuniones importantes, como la Cumbre de la Secretaría General Iberoamericana (SEGIB) en noviembre de 2024 y la Quinta Reunión Ministerial sobre Seguridad Vial en febrero de 2025. Estas reuniones serán clave para fortalecer la cooperación entre países y compartir experiencias exitosas.

### **Compromiso de la OPS/OMS:**

La Organización Panamericana de la Salud (OPS) y la Organización Mundial de la Salud (OMS) han expresado su interés en continuar apoyando los esfuerzos de los países de la

región en mejorar la seguridad vial. La creación de sinergias entre múltiples sectores y actores es vista como una estrategia efectiva para acelerar el progreso hacia una movilidad más segura.

La siniestralidad vial sigue siendo un desafío significativo para la región. Sin embargo, con la implementación de estrategias basadas en evidencia, el fortalecimiento de la infraestructura y la cooperación regional, es posible avanzar hacia la reducción de accidentes y la creación de un entorno vial más seguro y sostenible. La experiencia de los países que han adoptado enfoques integrales y sistémicos demuestra que es posible lograr mejoras significativas en la seguridad vial y salvar vidas.

## Conferencia #5: Importancia de la Educación para la implementación de una Política Pública de Seguridad Vial

MSc. María José Pessano, Fundación Gonzalo Rodríguez

### Perfil del ponente



**María José Pessano** es directora ejecutiva de la Fundación Gonzalo Rodríguez, organización líder a nivel internacional en el campo de la seguridad vial infantil. Es diplomada en Gerencia y cuenta con amplia experiencia en planificación y gestión, aplicando estas habilidades con éxito en la dirección de proyectos enfocados en seguridad vial infantil en múltiples países de la región. Su liderazgo ha sido fundamental para la promoción de regulaciones y políticas públicas orientadas a la protección de niños, niñas y adolescentes en el tránsito, colaborando estrechamente con gobiernos nacionales y subnacionales, así como con instituciones académicas y organizaciones de la sociedad civil.

## **Seguridad Vial Infantil: Un Desafío para la Construcción de Futuras Generaciones**

**Enfoque de los Sistemas Seguros:** Reducir la velocidad en las vías disminuye los accidentes y las lesiones graves. El uso de tecnologías para fiscalización, como cámaras, es esencial, ya que no es posible contar con presencia policial en todos los puntos. Además, se subraya la importancia de un marco jurídico que respalde estas acciones y un centro de monitoreo transparente. El enfoque de "sistemas seguros" se centra en una responsabilidad compartida entre el gobierno, los diseñadores de carreteras, fabricantes de vehículos, conductores y peatones. Se destaca que el diseño de infraestructuras tiene una responsabilidad significativa, ya que su planificación afecta a largo plazo la seguridad vial.

### **Seguridad vial para niños: perspectiva de derechos**

Vulnerabilidad de los Niños:

Los niños son considerados actores vulnerables debido a su complejión física, menor tolerancia al impacto y falta de conciencia del peligro. En los vehículos, si no usan sistemas de retención infantil adecuados, están expuestos a mayores riesgos. Además, se menciona que los atropellos suelen causar lesiones graves, particularmente en la cabeza, debido a la altura de los niños.

### **Perspectiva de derechos:**

La seguridad vial infantil debe enfocarse desde una perspectiva de derechos, según la Convención de los Derechos del Niño. Proteger a los niños en las vías es una responsabilidad de los adultos y de los Estados, quienes deben garantizar que los menores crezcan en entornos seguros. La educación vial debe integrarse en el sistema educativo, desde las primeras etapas,

para construir una ciudadanía consciente de sus derechos y deberes en la movilidad.

### **Estrategias para mejorar la seguridad vial infantil formación de formadores:**

Para llegar a las escuelas y formar a los niños en seguridad vial, es crucial capacitar a los docentes en esta materia. Se propone desarrollar un marco normativo que incluya la seguridad vial en el currículo escolar y se impulse la formación de docentes especializados que puedan adaptar la enseñanza al contexto local de cada comunidad.

### **Abordaje territorial:**

Se resalta que la enseñanza debe adaptarse al entorno específico de cada región, considerando las diferencias en infraestructura y contextos de movilidad. No es lo mismo enseñar en una zona urbana con semáforos y señalización que en una rural sin estas facilidades.

### **Participación comunitaria y coordinación interinstitucional Trabajo en Equipo y Recursos Limitados:**

El texto ejemplifica la eficacia del trabajo coordinado con un caso de éxito en el que padres y miembros de la comunidad organizaron un "sendero seguro" para que los niños llegaran a la escuela de manera segura, sin necesidad de grandes recursos financieros. Esto evidencia que con voluntad y cooperación se pueden lograr mejoras significativas en la seguridad vial.

### **Importancia del trabajo interinstitucional:**

Se menciona la necesidad de articular esfuerzos entre diferentes actores: policía, municipios, sector salud, educación, y organizaciones internacionales. El desafío es coordinar acciones para implementar políticas que reduzcan los accidentes viales y protejan a los niños en su trayecto hacia la escuela.

### **Hacia una política pública integral**

Garantizar una movilidad segura para los niños requiere un enfoque integral que involucre a todos los sectores de la sociedad. La creación de marcos normativos, la promoción de infraestructuras seguras, y el trabajo articulado entre diferentes instituciones son clave para lograr avances significativos en la reducción de accidentes y muertes infantiles en las vías.

Se hace un llamado a los actores involucrados a asumir sus responsabilidades y a colaborar en la construcción de políticas públicas efectivas, con el objetivo de salvaguardar la vida de los niños y construir una ciudadanía más consciente y responsable en términos de seguridad vial.

## Conferencia #6 Humanizando la infraestructura Vial Construyendo Espacios Seguros y Sostenibles para todos

MSc. Jorge Melchor; World Resources Institute (WRI) México.

### Perfil del ponente



**Jorge El Melchor** es arquitecto con especialidad en Planeación Urbana por el Instituto Tecnológico Nacional de México, campus Jiquilpan. Posee diplomas y especializaciones impartidas por el Instituto Mexicano del Transporte, la Unidad Internacional de Investigación de Lesiones de la Universidad Johns Hopkins, la Asociación Global para la Seguridad Vial y la Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte. Forma parte del equipo de seguridad vial en el área de movilidad urbana en México y cuenta con más de seis años de experiencia en el desarrollo de proyectos orientados a la seguridad vial, con énfasis en el diseño y evaluación de infraestructura segura, así como en el análisis de factores de riesgo vial.

## **Humanización de la Infraestructura Vial: Experiencia y Estrategias desde el Instituto de Recursos Mundiales México**

El Instituto de Recursos Mundiales de México ha participado en diversas iniciativas para la mejora de la seguridad vial en América Latina. La presente intervención expone un enfoque centrado en la humanización de la infraestructura vial, entendida como el diseño y gestión de las calles y carreteras considerando las necesidades de todos los usuarios, con especial atención a los más vulnerables.

### **Contexto y problemática**

La movilidad en las ciudades responde a necesidades cotidianas como educación, trabajo, compras, recreación y atención médica. Sin embargo, las condiciones actuales no priorizan la equidad: los usuarios más vulnerables son relegados a espacios secundarios, y la infraestructura vial frecuentemente carece de ordenamiento y diseño seguro.

La falta de empatía en la movilidad urbana se traduce en entornos inseguros para personas con movilidad reducida, adultos mayores y peatones en general. Además, la ausencia de iluminación y espacios adecuados afecta tanto la seguridad vial como la seguridad ciudadana.

En México y otros países de la región, la situación se ve agravada por la escasez de transporte público y el aumento del parque vehicular, en especial de motocicletas. Entre 2011 y 2021, el registro de motocicletas en México creció un 300%, impulsado por su menor costo y rapidez frente a otros medios, lo que ha generado nuevos retos en accesibilidad y seguridad vial.

### **Dimensión global del problema**

La inseguridad vial es reconocida a nivel mundial como una pandemia, comparable en magnitud y consecuencias con la COVID-19. Cada año, más de un millón de personas mueren en siniestros viales, lo que equivale a una muerte cada 23 segundos.

En Honduras, en 2023, se registraron más de 1.900 fallecimientos y 3.700 personas lesionadas en accidentes de tránsito.

### **Plan Mundial por la Seguridad Vial**

Ante esta situación, la comunidad internacional ha adoptado un Plan Mundial por la Seguridad Vial con el objetivo de reducir en un 50% las muertes y lesiones para el año 2030. Este enfoque, conocido como sistema seguro, plantea la responsabilidad compartida entre todos los actores: usuarios, diseñadores, tomadores de decisiones, fabricantes, autoridades nacionales, departamentales y municipales.

Uno de los ejes centrales es la gestión de la velocidad, dado que la velocidad excesiva o inadecuada es responsable de entre el 60% y el 70% de las muertes por siniestros viales a nivel mundial. El control de la velocidad puede significar la diferencia entre la vida y la muerte en casos de atropellamiento.

### **Estrategias de intervención: infraestructura y regulación**

Desde el Instituto de Recursos Mundiales de México se trabaja en dos componentes clave para gestionar y controlar la velocidad:

- **Infraestructura:** diseño de calles con señalización adecuada, reductores de velocidad y pasos peatonales seguros.
- **Regulación:** controles manuales y automatizados (radares, cámaras), aplicados estratégicamente en puntos críticos.

Estos componentes se sustentan en lineamientos de diseño con criterios locales, elaborados para apoyar a los gobiernos en la toma de decisiones basadas en evidencia.

Diseño centrado en las personas

La Guía de diseño de infraestructuras viales elaborada por WRI México busca transformar la visión de la calle como un simple canal vehicular para concebirla como un espacio público de convivencia. Para ello, se identificaron elementos comunes en los municipios —escuelas, parques, mercados, centros de salud— y se desarrollaron criterios de diseño contextualizados, aplicables desde intersecciones individuales hasta barrios completos.

El enfoque prioriza la protección de peatones y ciclistas, la integración con el transporte público y la reducción de emisiones, en coherencia con la agenda de cambio climático.

### **Coordinación interinstitucional**

Aunque el diseño de vías corresponde a las autoridades de obras públicas e infraestructura, la **regulación y control** son competencias policiales. La coordinación entre estos actores es esencial para reducir muertes y lesiones.

Un ejemplo exitoso es el proyecto en Guadalajara (Iniciativa Bloomberg), en el que se asignaron nuevas atribuciones a la policía municipal para controlar la velocidad. Mediante la identificación de tramos con mayor riesgo, se planificaron operativos efectivos, logrando reducir hasta un 6% las víctimas mortales y lesionadas.

### **Marco normativo y avances en México**

Desde 2020, el derecho a la movilidad está reconocido en la Constitución mexicana, impulsando políticas como:

- Límite de velocidad de 50 km/h en zonas urbanas.
- Estrategia Nacional de Movilidad y Seguridad Vial para coordinar acciones a nivel nacional.
- Lineamientos técnicos para diseño y rediseño de vías urbanas (2024).
- Actualización de normativas para dispositivos de control de tránsito en entornos urbanos.

Estos avances son particularmente relevantes, dado que el 94% de los siniestros viales en México ocurren en áreas urbanas.

### **Enfoque sistémico: infraestructura como “vacuna” contra la siniestralidad**

La infraestructura vial segura, combinada con regulación efectiva y educación ciudadana, actúa como una “vacuna” frente a la pandemia de siniestros viales. Su implementación constante y bien planificada permite prevenir accidentes y salvar vidas.

El proceso legislativo y normativo es progresivo, pero sus resultados, al igual que la erosión de una roca por el agua, tienen un impacto acumulativo significativo. Desde 2015, en México se han dado pasos importantes impulsados por la sociedad civil, que hoy se consolidan en estrategias y lineamientos técnicos.

La humanización de la infraestructura vial requiere **decisiones basadas en evidencia**, uso eficiente de recursos y coordinación interinstitucional. La meta final es clara: **reducir las muertes y lesiones por siniestros viales**.

El éxito de estas políticas se medirá no solo en la adopción de lineamientos y estrategias, sino en la reducción efectiva de víctimas en calles y carreteras, garantizando una movilidad segura y accesible para todas las personas.

Conferencia #7 Seguridad de Vehículos de dos ruedas:  
estrategias para la prevención de accidentes.

MSc. Luis Sánchez, Experto Internacional en Seguridad Vial

### Perfil del ponente



**Luis Sánchez** es ingeniero civil con especialización en Vías y Transporte por la Universidad Nacional de Colombia, donde también formó parte del programa de investigación en Tránsito y Transporte. Desde hace cuatro años está vinculado a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, donde, como motociclista, ha apoyado y coordinado el equipo encargado de trabajar por la seguridad vial de los usuarios de motocicletas. En este rol, lideró la estructuración de procesos de consultoría, como la caracterización de los usuarios de motocicleta en el país, y apoyó la estructuración inicial del transporte escolar en su modalidad complementaria en motocicleta. Asimismo, ha encabezado procesos de formación para motociclistas, entre ellos el programa *Moto de Destrezas* y la Ruta Nacional por la Seguridad Vial.

## **Seguridad de vehículos de dos ruedas: estrategias para la prevención de accidentes**

El crecimiento exponencial del uso de motocicletas en América Latina y el Caribe (ALC) plantea desafíos significativos para la seguridad vial. Este capítulo analiza las principales causas que motivan el uso extendido de las motocicletas, los factores que incrementan la vulnerabilidad de sus usuarios, y presenta recomendaciones clave para una política pública integral en seguridad vial, con énfasis en la realidad de Honduras.

### **Crecimiento del uso de motocicletas en ALC y Honduras**

Actualmente, América Latina y el Caribe cuenta con aproximadamente 73 millones de motocicletas, lo que representa el 29 % del parque vehicular de la región. En promedio, hay una motocicleta por cada nueve personas, y la tendencia va en aumento. En Honduras, las motocicletas representan el 47 % del parque vehicular, con un crecimiento anual promedio del 7 %. En países como Colombia, la proporción es aún mayor: por cada automóvil registrado hay siete motocicletas.

Desde 1980, la motorización de dos ruedas ha experimentado un incremento sostenido en toda la región. Por ejemplo, Colombia reportó un aumento del 34 % durante la década de 2020, 174 % en los años 2010 y un 212 % en los años 2000, como resultado de múltiples factores económicos y sociales.

### **Incentivos y motivaciones para la compra de motocicletas**

El uso masivo de motocicletas responde a diversas motivaciones. Entre las principales destacan:

- Costo accesible de adquisición, operación y mantenimiento.
- Menor consumo de combustible y mayor eficiencia en tiempos de desplazamiento.
- Exenciones tributarias y percepción de bioseguridad post pandemia.

- Facilidad de movilidad en zonas urbanas congestionadas.
- Falta de opciones de transporte público confiables en áreas periféricas.
- Acceso a empleos en plataformas digitales y servicios de mensajería.

Además, en contextos de desempleo estructural y limitadas oportunidades formales, la motocicleta se convierte en un vehículo de inclusión laboral, especialmente para jóvenes entre 18 y 30 años.

### **Vulnerabilidad y siniestralidad de los motociclistas**

Pese a sus ventajas, las motocicletas son los vehículos más riesgosos en la vía pública. Anualmente, en ALC se registran 83.000 muertes por accidentes de tránsito, de las cuales 26.000 corresponden a motociclistas (35 %). En promedio, fallecen 4,7 motociclistas y resultan lesionados 11,2 cada día.

Entre los principales factores de vulnerabilidad se encuentran:

- Ausencia de carrocería y exposición directa a impactos.
- Falta de experiencia y formación técnica adecuada.
- Condiciones precarias de salud y alimentación.
- Pobreza, desempleo y baja escolaridad, que inciden en la percepción del riesgo.
- Uso de motocicletas de baja calidad, sin los requisitos mínimos de seguridad.
- Poco uso de elementos de protección personal, como casco, guantes o ropa reflectiva.

En Honduras, el 37 % de las muertes por accidentes de tránsito involucran motociclistas. Además, los motociclistas no solo representan víctimas, sino también generadores de siniestros que afectan a otros actores vulnerables, como peatones y ciclistas, especialmente en zonas urbanas con alta densidad vial.

### **Factores sociales y demográficos**

Los datos regionales muestran que las principales víctimas de siniestros viales en motocicleta son jóvenes entre 16 y 30 años, en su mayoría hombres (85 %). La masculinidad hegemónica, la necesidad de trabajar y el acceso temprano al vehículo sin la formación adecuada refuerzan este patrón.

Asimismo, se ha identificado el transporte frecuente de niños en motocicleta, incluso en edades tempranas, lo que incrementa los riesgos dada su vulnerabilidad física y neurológica. En zonas rurales, donde no hay transporte escolar o público, esta práctica se vuelve común, pese a no ser segura ni recomendable.

### **Propuestas de acción para una política pública integral**

Frente a este panorama, se propone una serie de estrategias integradas, articuladas con el enfoque del Sistema Seguro y los principios de la Visión Cero, donde ningún error humano debería costar una vida.

#### **Educación y regulación**

- Desarrollo de material pedagógico y campañas informativas.
- Formulación de normas claras sobre uso adecuado del casco y elementos de protección.
- Educación comunitaria con enfoque territorial, ajustado a cada realidad local.

#### **Licenciamiento responsable**

- Pruebas teóricas y prácticas obligatorias para el otorgamiento de licencias.
- Programas de licenciamiento en zonas rurales, con accesibilidad geográfica y económica.
- Licencias graduales (GDL), especialmente para menores de 25 años, con restricciones por tiempo, cilindrada, acompañantes y horario.
- Estudios en Colombia indican que conductores con menos de un año de experiencia presentan mayor riesgo

de siniestros, mientras que aquellos con entre 4 y 6 años tienen 36,8 % menos probabilidad de accidentarse.

### **Vehículos seguros y normativas técnicas**

- Adopción de reglamentos técnicos obligatorios para la importación y comercialización de motocicletas seguras.
- Requisitos mínimos como:
  - Luces automáticas.
  - Frenos ABS o CBS.
  - Neumáticos certificados.
- Regulaciones sobre casco de calidad, basado en normas internacionales (UNECE 22.05, DOT, etc.).
- Promoción del uso de otros elementos certificados: chaquetas, guantes, botas, protectores dorsales y chalecos reflectivos.

### **Fiscalización y tecnología**

- Implementación de sistemas automáticos y semiautomáticos de detección de infracciones.
- Uso de cámaras, sensores y registros biométricos para identificar conductores.
- Modelos inspirados en Argentina y Uruguay, donde se sanciona al vehículo y se vincula al registro nacional.
- Fortalecimiento del control en zonas de alto riesgo, priorizando la prevención más que la sanción.

### **Seguridad vial laboral**

- Desarrollo de protocolos de seguridad en empresas con repartidores o personal en motocicleta.
- Dotación de equipos de protección, regulación de incentivos y condiciones laborales que eviten conductas riesgosas.

- Aplicación de herramientas IoT para monitoreo y medicina preventiva para trabajadores.

El crecimiento del uso de motocicletas en América Latina y el Caribe, y particularmente en Honduras, requiere respuestas urgentes, estructuradas y sostenidas desde el enfoque de seguridad vial. Es fundamental una política pública integral, que contemple infraestructura segura, vehículos de calidad, usuarios formados y fiscalización efectiva.

El reto es amplio, pero también es una oportunidad para salvar vidas y mejorar la calidad del tránsito en la región. Las acciones deben priorizar la corresponsabilidad entre Estado, ciudadanía y sector privado, garantizando que ningún error humano se convierta en una tragedia evitable.

## Conferencia #8 Garantizando la Seguridad Vehicular, Certificación, Inspección y Protección de Pasajeros

MSc. Marcela Espinoza

Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET),

### Perfil del ponente



**Marcela Espinoza** es máster y profesional de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET) de Chile, con 22 años de trayectoria en el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, de los cuales 15 han estado dedicados a la seguridad vial. Se desempeñó como encargada regional de la Comisión Regional de Seguridad de Tránsito hasta el año 2011, y posteriormente asumió la coordinación nacional de dichas comisiones, cargo que ejerce hasta la actualidad.

Asimismo, está a cargo del área de salud de CONASET, liderando la gestión de acciones interministeriales con los ministerios de Salud, Trabajo y Desarrollo Social, y Niñez y Adolescencia, para la incorporación de la seguridad vial en sus objetivos y acciones estratégicas. Desde 2019, lidera el programa *Revisa tu Silla*, desde su creación.

## **Experiencia de Chile en la construcción de políticas públicas de seguridad vial**

En 1993, ante un incremento significativo de los siniestros de tránsito, Chile creó la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET). Este organismo está integrado por diez ministerios, entre ellos Obras Públicas, Transportes, Salud, Justicia, Trabajo, Educación y la Secretaría General de Gobierno, reflejando el carácter multifactorial de la siniestralidad vial y la necesidad de respuestas integrales, intersectoriales e interdisciplinarias.

Durante tres décadas, la participación de los distintos ministerios ha evolucionado, incorporando sectores no tradicionales como el de la salud, en reconocimiento a que los siniestros de tránsito constituyen también un problema de salud pública. Su abordaje exige el compromiso de los tres poderes del Estado Ejecutivo, Legislativo y Judicial, así como de la sociedad civil.

### **Diagnóstico y causas principales**

Entre 2013 y 2022, las principales causas de fallecimientos en siniestros viales en Chile fueron:

- 29%: Velocidad imprudente y pérdida de control del vehículo.
- 28%: Imprudencia del conductor.
- 21%: Imprudencia del peatón.
- 8%: Alcohol en el conductor.

Estos datos reflejan que, pese a los avances normativos, la velocidad imprudente y la conducta de los usuarios de las vías siguen siendo factores críticos.

### **Vinculación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible**

La Política Nacional de Seguridad de Tránsito de Chile se alinea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), particularmente en las metas relacionadas con salud y bienestar, educación de calidad, igualdad de género, ciudades y comunidades sostenibles, acción por el clima, paz y justicia, entre otros. Esta vinculación refuerza la dimensión transversal de la seguridad vial como un componente esencial del desarrollo sostenible.

### **Política Nacional de Seguridad de Tránsito: Visión Cero y Enfoque de Sistema Seguro**

La estrategia nacional se fundamenta en el concepto de Visión Cero, con la meta de reducir en un 30% los fallecidos en el tránsito para el año 2030. La Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2021-2030 establece:

- Visión y principios rectores.
- Metodología de implementación.
- Seguimiento medible y cuantificable, mediante indicadores y metas.
- Monitoreo y evaluación permanentes.

Los temas prioritarios incluyen:

- Niños (0-14 años).
- Jóvenes (15-29 años).
- Adultos mayores (60 años y más).
- Usuarios vulnerables: peatones, ciclistas y motociclistas.

### **Ejes estratégicos**

La Estrategia Nacional 2021-2030 contempla cinco ejes:

1. **Gestión institucional de la seguridad vial:** fortalecimiento normativo e institucional.
2. **Infraestructura y movilidad segura:** diseño y adecuación de vías para reducir riesgos.
3. **Vehículos más seguros:** homologación, revisión y acreditación.
4. **Usuarios más seguros:** formación, fiscalización y campañas preventivas.
5. **Respuesta postsiniestro:** atención de emergencias, rehabilitación y asistencia a víctimas.

### **Avances normativos y medidas implementadas**

Chile ha desarrollado e implementado diversas medidas para reducir la siniestralidad:

- **Ley de Sistemas de Retención Infantil (2017).**
- **Ley Tolerancia Cero y Ley Emilia (2012)**, que endurece sanciones por conducción en estado de ebriedad.
- **Mejora del proceso de otorgamiento de licencias de conductor (2012-2013)**, incluyendo material actualizado y licencias digitales.
- **Reducción del límite de velocidad urbana de 60 a 50 km/h (2019).**
- **Ley de Convivencia de Modos (2018)**, regulando la circulación de bicicletas, patines, monopatines y otros modos de transporte personal.
- **Programa “Revisa tu silla”**, para verificar la correcta instalación de sistemas de retención infantil.

### **Vehículos más seguros: homologación y revisión técnica**

La homologación de vehículos es un proceso de análisis técnico realizado por el Ministerio de Transportes y

Telecomunicaciones, a través del Centro de Control y Certificación Vehicular (3CV), que evalúa:

- Emisiones de gases y ruidos.
- Cumplimiento de requisitos de seguridad estructural, dimensional y funcional.
- Sistemas y componentes de seguridad.

**Elementos de seguridad obligatorios:** cinturones de seguridad, vidrios de seguridad, apoyacabezas, espejos retrovisores, luces reglamentarias, airbags frontales, sistema antibloqueo de frenos (ABS), anclajes para asientos infantiles, programa electrónico de estabilidad (ESP), entre otros.

**Elementos de seguridad optativos:** airbags laterales, asistente de velocidad inteligente, detector de punto ciego, sistema avanzado de frenado de emergencia, entre otros.

La **revisión técnica** es obligatoria, periódica y realizada por empresas concesionadas, verificando aspectos como el estado de vidrios y parabrisas, cinturones de seguridad, sistema de frenos, luces y emisiones contaminantes. Este proceso garantiza que los vehículos en circulación cumplan con las condiciones de seguridad y protección ambiental.

### **Factores clave para el éxito de la política**

Los avances alcanzados se han sustentado en:

- Legislación ajustada a estándares internacionales.
- Difusión y educación ciudadana.
- Fortalecimiento de equipos técnicos mediante capacitación.
- Articulación intersectorial.
- Participación activa de la sociedad civil.

La experiencia chilena demuestra que una política pública de seguridad vial sólida requiere un enfoque integral, participación multisectorial, respaldo técnico y continuidad institucional más allá de los cambios de gobierno.

Para consolidar los logros y avanzar hacia la meta de **Visión Cero**, se considera fundamental:

- Definir el parque vehicular deseado y regular la importación de vehículos usados.
- Fortalecer la normativa técnica y de circulación.
- Consolidar la institucionalidad técnica y la fiscalización efectiva.
- Garantizar la sostenibilidad de las acciones a largo plazo.

Estos elementos constituyen pasos indispensables para reducir de manera significativa las muertes y lesiones graves en el tránsito, protegiendo la vida y el bienestar de la población.

## Conferencia #9 Ruta para la creación de una política pública de seguridad vial, abordaje intersectorial

MSc. Ana Pineda

Universidad Nacional Autónoma de Honduras

### Perfil del ponente



**Ana Pineda** es psicóloga, doctora en Psicología por la Universidad Católica de Argentina y doctora en Personalidad y Comportamiento por la Universidad de Barcelona, España. Se ha desempeñado como investigadora principal en riesgos asociados a la victimización por

violencia contra la pareja íntima desde una perspectiva ecológica, así como en la evaluación de intervenciones psicológicas dirigidas a personas víctimas de delitos por lesiones y robos violentos.

Es perito forense y en criminalística, teniente coronel de Carabineros en retiro y exjefa de Análisis Criminal del Departamento de Investigación. Actualmente es docente de la Universidad Nacional Autónoma de Honduras y experta en derecho constitucional y políticas públicas.

## **Ruta metodológica para la creación de una política de seguridad vial con un abordaje intersectorial.**

El diseño de toda política pública requiere un punto de partida claro, sustentado en la toma de decisiones al más alto nivel. La voluntad política es un factor determinante para su existencia y debe provenir de las más altas autoridades del Estado. En este sentido, la presidenta de la República, como máxima autoridad, juega un papel central, dado que la política pública es una acción gubernamental con capacidad de vincular a todas las instituciones estatales y a la sociedad en general. Le sigue en relevancia el secretario de Estado competente y, en este caso, la autoridad directiva de la institución responsable de su formulación e implementación.

Esta voluntad política debe tener claridad de objetivos, capacidad de delegación y visión estratégica para alcanzar las metas propuestas. Asimismo, es fundamental realizar un mapeo de actores, considerando la participación de diversos sectores: instituciones académicas, poderes del Estado, gremios, empresa privada, medios de comunicación, partidos políticos y otros actores clave. La inclusión de todos estos sectores no solo otorga legitimidad, sino que permite identificar con precisión los problemas que se busca resolver.

### **Estudio de antecedentes y línea de base**

La formulación de una política pública debe partir de un análisis de antecedentes y de la identificación de variables clave. Los procesos de consulta como mesas de trabajo y simposios constituyen espacios para identificar problemáticas y sus causas reales o percibidas. A partir de este análisis se establece una línea de base, que indica la situación actual y orienta las acciones a seguir.

En el ámbito de la seguridad vial, los problemas identificados se agrupan en tres categorías principales:

1. **Infraestructura y diseño vial:** deficiencias en calles y carreteras, así como en aspectos técnicos relacionados.
2. **Vehículos automotores:** condiciones técnicas, mantenimiento y, en particular, la alta siniestralidad asociada a motocicletas.
3. **Conductores:** licencias, certificaciones médicas y psicológicas, y condiciones de seguridad para terceros.

### **Definición y duración de la política pública**

Una política pública es un instrumento estratégico y concertado, con acciones definidas a corto, mediano y largo plazo, adoptado al más alto nivel para un fin específico. En materia de seguridad vial, debe trascender un periodo de gobierno, garantizando su continuidad por un mínimo estimado de 12 años, con revisiones y ajustes periódicos.

La política debe ser coherente, contener estrategias y acciones puntuales, y aprovechar oportunidades normativas, como la actualización de la Ley de Tránsito. No obstante, el marco legal por sí solo no es suficiente: se requieren medidas ejecutivas, acuerdos ministeriales y decretos que permitan su aplicación efectiva.

### **Compromisos nacionales e internacionales**

La política debe alinearse con instrumentos internacionales suscritos por Honduras, tales como la Declaración de Estocolmo y resoluciones de Naciones Unidas en materia de seguridad vial. Estos compromisos, incorporados al ordenamiento interno conforme a la Constitución, justifican y respaldan la necesidad de adoptar la política.

### **Finalidad y objetivos**

La finalidad de la política es reducir la siniestralidad vial, mejorar la seguridad y cambiar conductas en la población. Esto implica:

- Cumplir compromisos nacionales e internacionales.
- Corregir fallas en el control y fiscalización.
- Optimizar el uso del presupuesto y priorizar recursos.
- Involucrar a todas las secretarías e instituciones con mandato directo, concurrente o indirecto.

Los objetivos deben ser específicos, medibles, alcanzables, realistas y con un plazo definido (criterios SMART).

### **Proceso de formulación**

El diseño de una política pública es un proceso que incluye:

1. Diagnóstico y línea de base.
2. Formulación participativa.
3. Aprobación por la autoridad competente.
4. Validación con actores clave.
5. Implementación, monitoreo, evaluación y reformulación.

La participación de la sociedad civil es esencial para legitimar la política, visibilizar problemáticas reales y garantizar que las soluciones respondan a necesidades sentidas por la población.

### **Plan de acción**

El plan de acción traduce la política que puede ser un documento teórico en medidas concretas, con responsables, plazos, indicadores y recursos asignados. Debe tener carácter sostenible, evitando que los cambios de gobierno afecten su continuidad.

Entre sus objetivos estratégicos se encuentran:

- Alinear la planificación y presupuestación de todas las secretarías e instituciones del Estado a una cultura de seguridad vial.
- Garantizar el respeto de los derechos humanos implicados, como la vida, la salud y la integridad física.

## Principios y enfoques

La política debe estar centrada en la persona, conforme a la Ley General de la Administración Pública, y guiarse por principios como eficiencia, eficacia, progresividad, equidad, transparencia, rendición de cuentas y participación.

Asimismo, debe incorporar enfoques como:

- Derechos humanos.
- Género.
- Interseccionalidad.
- Interculturalidad.
- Prevención, restauración y reacción.
- Territorialidad.

## Mecanismos de aprobación

Existen tres vías principales para aprobar la política:

1. **Decreto ejecutivo** aprobado en Consejo de Ministros.
2. **Acuerdo ministerial** emitido por el secretario de Estado competente.
3. **Decreto legislativo**, que otorga rango de ley y facilita el alineamiento presupuestario obligatorio para todas las instituciones.

El diseño e implementación de una política pública de seguridad vial en Honduras constituye un desafío que exige voluntad política, recursos y capacidad de gestión. Su éxito dependerá de la participación activa de todos los sectores, de su sostenibilidad en el tiempo y de su orientación hacia resultados medibles que mejoren la seguridad y la calidad de vida de la población.

## **Resultados de las mesas de trabajo**

### Mesa #1

Línea Estratégica	Problema identificado	Actividades o acciones propuestas por la mesa de trabajo para solucionar el problema	Responsables directos (autoridades que tienen mandato y presupuesto para atender el problema)	Responsables indirectos	Periodo						Observaciones
					2025	2026	2027	2028	2029	2030	
Infraestructura	Las vías no facilitan ni promueven la libre movilidad y salud de las personas (la infraestructura está hecha sólo pensando en vehículos).	Actualización de las normas de señalización en carreteras existente Elaboración de una norma técnica de diseño y rediseño de vías urbanas	secretaría de Infraestructura y Transporte Alcaldías Municipales, El Municipio (Zona urbano)	SIT, Patronatos, Escuelas Consejo de Seguridad vial	x	x					
	Las vías para vehículos no están construidas para convivir con las personas, por ejemplo: caminantes, usuarios de patinetas y ciclistas.	Implementar infraestructura criterios de diseño para peatones, ciclistas, transporte público, transporte de carga, personas con	Alcaldías Municipales, Secretaría de Infraestructura y Transporte,	Consejo Nacional de Seguridad Vial DNVT	x	x	x	x	x	x	

	capacidades con retos especiales y persona vulnerables Implementación de ciclovías Pasos peatonales seguros señalizados correctamente Señalización Construcción de aceras en calles y avenidas	autoridades locales									
3. No existen medios de movilidad alternativos.	Esta acción o actividad ya se implementó y está comprendida en la problemática numero 2										
4. Las vías existentes carecen de una adecuada señalización.	Esta acción o actividad ya se implementó y está comprendida en la problemática numero 1										
5. Las vías de comunicación no están hechas desde una perspectiva ecológica, en armonía con el ambiente, sostenible.	Cumplimento de las licencias de impacto ambiental (derecho de vía)	Secretaría de Recursos Naturales y medio ambiente SERNA Unidad de Medio ambiente	Instituto de conservación Forestal, (Gobiernos Locales)	x	x	x	x	x	x		

<p>6. Las ciudades no están pensadas para caminar, pasear y disfrutar. Esto se refleja en su infraestructura vial.</p>	<p>Esta acción o actividad ya se implementó y está comprendida en la problemática numero 2</p>										
<p>7. No existe un mecanismo de supervisión y control permanente de las unidades del transporte público.</p>	<p>Esta problemática no aplica a esta política en temática de infraestructura</p>										
<p>8. No existe un mecanismo para la supervisión del estado mecánico de los vehículos de la población.</p>	<p>Esta problemática no aplica a esta política en temática de infraestructura</p>										
<p>9. Las soluciones que hasta ahora se han propuesto a los problemas de tránsito no son innovadoras y no han dado los resultados esperados.</p>	<p>Basarnos en estándares internacionales, buenas prácticas, resultados innovadores en otros países. Implementar un plan de fortalecimiento de</p>	<p>Autoridades estatales</p>	<p>Autoridades estatales</p>	<p>x</p>							

		capacidades en tecnologías, herramientas otros										
	10. No existe mantenimiento permanente de las calles, carreteras y espacios públicos del país.	Generar un plan de reparación y mantenimiento periódico basado en la fiscalización y demanda ciudadana	SIT, Gobiernos Locales	SIT, Gobiernos Locales								
	11. Las calles, carreteras y espacios públicos no son inclusivos (no están hechos considerando a los niños, personas con discapacidades y otros elementos que pueden poner a determinados grupos en posición de vulnerabilidad).	Esta acción o actividad se implementó y está comprendido en la problemática numero 2										
	12. Las malas condiciones de las vías inciden en el aumento de la siniestralidad.	Implementación de nuevos criterios de diseños descritos en el apartado 1 y numero 10	SIT, DNVT	Gobierno		x						

Problemas replanteados o reescritos	Limitación de capacidades locales	Programa de capacitación para evaluar el nivel de seguridad de las vías	Secretaría de Infraestructura y Transporte, Gobiernos Locales (alcaldías municipales)	Secretaría de Infraestructura y Transporte, Gobiernos Locales (alcaldías municipales)	x						
Nuevos problemas identificados	No hay recursos suficientes para actuar en todas las vías	Crear un programa de evaluación de seguridad y priorización de las inversiones en las vías (utilizando metodología de star rating IRAP) Crear un programa de intervención de sitios de alto riesgo basado en la evaluación anterior	Secretaría de Infraestructura y Transporte, Gobiernos locales (alcaldías municipales)	Secretaría de Infraestructura y Transporte, Gobiernos Locales (alcaldías municipales)		x					
	Falta de Infraestructura para la pacificación del Tránsito	Incluir los criterios de pacificación tránsito vehicular dentro de las normas mencionados en el apartado 1	SIT, Gobiernos Locales	DNVT (En la aplicación de la normativa)							

## Mesa #2

Línea Estratégica	Problema identificado	Actividades o acciones propuestas por la mesa de trabajo para solucionar el problema	Responsables directos (autoridades que tienen mandato y presupuesto para atender el problema)	Responsables Indirectos	Periodo						Observaciones	
					2025	2026	2027	2028	2029	2030		
Formación	Conductores y transeúntes no están suficientemente educados sobre aspectos claves para garantizar una movilidad segura, como el significado de las señales de tránsito o los límites de velocidad.	Implementar de campañas masivas e intuitivas y permanentes de formación vial.	Consejo Nacional de Seguridad Vial	CONATEL Asociación de medios de comunicación Compañías de telecomunicación COHEP AMHON CNBS AHDIVA	x							
	La formación vial no ha sido una asignatura ni una prioridad de enseñanza en escuelas, colegios y universidades de Honduras.	Incluir en los niveles de la educación formal, programas formativos que construyan una cultura de movilidad segura, sostenible, saludable e inclusiva.	SEDUC CES CONED	DNVT CNSV COHEP		x						

Los medios de comunicación no se involucran plenamente en la prevención de la siniestralidad vial	Alianzas estratégicas para generar el compromiso de los medios para incorporar dentro de su programación acciones de formación vial.	CNSV DNVT	COHEP Sociedad civil AHDIVA AMHON Patronatos Juntas de Agua Compañías de telecomunicación	x						
No se realizan suficientes campañas de formación vial en barrios y colonias, en el marco de la Policía Comunitaria.	Sistema de incentivos a las organizaciones e instituciones privadas por la implementación de acciones de formación vial	SAR	AMHON AHDIVA		x					
Las campañas preventivas de educación vial que se realizan en los ejes carreteros son pocas y limitadas. Se concentran sobre todo en los días festivos o vacaciones, como Semana Santa.	Establecer una política de telecomunicación de movilidad vial segura.	CONATEL	Asociación de medios de comunicación Compañías de telecomunicación		x					
No hay suficientes campañas educativas dirigidas al sector transporte de carga. No se	Sistema de formación vial obligatoria en las instituciones y organizaciones públicas.	DIGER		x						

	mide la efectividad de las pocas que se realizan.											
	Las pocas campañas preventivas que se realizan no están enfocadas en la promoción de una movilidad segura, sostenible, saludable e inclusiva.	Las seis acciones propuestas dan respuesta a los problemas del siete al diez.	Asociación de medios de comunicación Compañías de telecomunicación	Secretaría de Educación								
	Existe poca cultura de respeto a las señales y lineamientos de tránsito.											
	Existe poca cultura ciudadana de revisión periódica del estado del vehículo como mecanismo preventivo.											
	No hay suficientes campañas educativas dirigidas al sector transporte de pasajeros, enfocadas en la seguridad de las personas.											

<p>Nuevos problemas identificados</p>	<p>Existencia de cultura de corrupción que propicia la siniestralidad vial.</p>	<p>Incluir en el espacio curricular de educación cívica morazánica un enfoque educativo en valores.</p> <p>Programas permanentes de formación en valores en la instituciones y organizaciones públicas.</p> <p>Fortalecer los procesos de fiscalización y control del ingreso y revisión de vehículos, y la imposición de sanciones de tránsito.</p> <p>Incentivos para promover la implementación de video vigilancia en los vehículos privados.</p> <p>Implementación obligatoria de video vigilancia en los vehículos policiales, transporte público y transporte de carga pesada.</p> <p>Intercambio con otros países para compartir experiencia sobre las</p>									
---------------------------------------	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

		buenas prácticas para combatir la corrupción.											
	Falta de señalización de las áreas y espacios de los edificios y estacionamientos de las instituciones públicas y privadas.	Implementación por parte de los gobiernos locales de Planes de inspección para asegurar el cumplimiento de la normativa relacionada a la señalización de las áreas y espacios.											

### Mesa #3

Línea Estratégica	Problema identificado	Actividades o acciones propuestas por la mesa de trabajo para solucionar el problema	Responsables directos (autoridades que tienen mandato y presupuesto para atender el problema)	Responsables Indirectos	Periodo						Observaciones
					2024	2025	2026	2027	2028	2039	
Fortalecimiento institucional e interinstitucional	La actual Ley Tránsito no tipifica, incluye ni fomenta la interinstitucionalidad e intersectorialidad como condiciones relevantes en materia de prevención y trabajo corresponsable para prevenir la siniestralidad vial y garantizar una movilidad más segura y sostenible. Además, no se ha elaborado ningún reglamento.	<p>Revisión de las instituciones que integran el Consejo Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>Revisar y proponer la inclusión de nuevas instituciones que puedan formar parte CNSV.</p> <p>Crear estrategias para desarrollar con el CNSV.</p> <p>Programación de reuniones Interinstitucionales para diseñar estrategias a desarrollar, en la creación de la política pública.</p>	<p>SEDS/DNVT, SPE, SIT, IHHT, AMHON, SESAL, IP, CN, SEDUC, MP, COHEP, CSJ</p> <p>SINAGER 911</p> <p>SEFIN</p> <p>IHADFA</p> <p>SENAF</p> <p>FHIS</p> <p>SEGOB</p>	<p>Medios de comunicación, Sociedad civil</p> <p>ONG</p> <p>Organismos de cooperación internacional, CNT</p>	X	X					Es necesaria la conformación de mesas técnicas para la elaboración de política publica

		<p>Socialización de la reforma de la Ley de Tránsito</p> <p>Presentación ante el CN de la reforma a la ley de tránsito.</p>									
	<p>No existe corresponsabilidad interinstitucional en la creación y acondicionamiento de vías más seguras. Tampoco existe esta corresponsabilidad para la creación de mecanismos de prevención de accidentes.</p>	<p>Revisión de mandatos interinstitucionales incorporados en los POA, PEI, para el cumplimiento del acondicionamiento de las vías seguras.</p> <p>Definir un porcentaje del presupuesto de cada institución que tiene corresponsabilidad con la problemática, destinado para seguridad vial.</p> <p>Establecer una comisión para la creación de vías más seguras y mecanismos reducción de accidentes de tránsito, por parte del CNSV.</p>	<p>SEDS/DNVT, SEPLAN, SPE, SIT, IHTT, AMHON, SESAL, IP, CN, SEDUC, MP, COHEP, CSJ SINAGER 911 SEFIN IHADFA FHIS CONATEL, Radio nacional de Honduras, APH Canal 8 SEGOB,</p>	<p>Colegio de Ingenieros, Colegio de Arquitectos, La Academia, Asociación de víctimas, Sociedad Civil, CNT.</p>	X	X					

		<p>Incorporar a través de CONATEL, a los medios de comunicación con proyectos orientados en la reducción de accidentes de tránsito, con un porcentaje de inversión.</p> <p>Explorar mecanismos públicos y privados, para el financiamiento de proyectos en seguridad vial.</p>									
Los controles para emisión de permisos de conducir siguen siendo deficientes. Por ejemplo, no están automatizados ni coordinados con otras plataformas de control como el NACMIS.	<p>Desarrollar una plataforma para la vinculación de datos.</p> <p>Incluir dentro de las reformas a la Ley de Tránsito la obligación de compartir datos, dentro de plataformas seguras.</p>	IHTT, IP, RNP, MP, CSJ, SEDS, INM, SESAL, COHEP, SAR, ADUANAS, 911	CNT, organismos de Socorro, Bomberos, SINAGER	x	x						Incorporarlo a la ley de tránsito como una obligatoriedad de todas las instituciones

	<p>No existe una política pública de seguridad vial enfocada en la movilidad y seguridad de las personas.</p>	<p>Diseño y elaboración de una política pública de seguridad vial. Socialización y Validación. Aprobación Implementación Monitoreo/ Seguimiento y supervisión</p>	<p>SEDS/DNVT, SPE, SIT, IHTT, AMHON, SESAL, IP, CN, SEDUC, MP, COHEP, CSJ SINAGER 911 SEFIN IHADFA SENAF FHIS SEGOB CNSV</p>	<p>Medios de comunicación, Sociedad civil ONG Organismos de cooperación internacional, CNT</p>	<p>x</p>	<p>x</p>					<p>La política debe enfocarse en medios de transporte alternativa y seguro, como las motocicletas, Bicicletas, promocionando espacios públicos adecuados, como aceras, ciclo vías, etc.</p>
	<p>Las unidades claves de la Dirección Nacional de Vialidad y Transporte (DNVT), para la prevención de los accidentes, están poco fortalecidas, carentes de recurso humano, equipo, logística y tecnología.</p>	<p>Realizar un diagnóstico y evaluación específico, para identificar las necesidades de la unidad operativa de la DNVT.  Fortalecer los recursos humanos, logísticos y tecnológicos de la DNVT, de acuerdo a la apreciación ideal de los mismos.</p>	<p>SEDS/DNVT, CNSV, SEFIN,</p>		<p>X</p>	<p>X</p>					

	<p>La tecnología no se ha incorporado en la labor de tránsito.</p>	<p>Incorporar instrumentos tecnológicos (radar, cámaras, alcoholímetros, examen psicológico) para la sistematización de los procesos de capacitación, evaluación teórico y práctico, en la obtención de permisos de conducir.</p>	<p>SEDS/DNVT, CNSV, SEFIN, SESAL, COLEGIO DE PSICÓLOGOS</p>										
	<p>La siniestralidad vial y las muertes que trae consigo no son vistas como un problema sanitario (enfermedad no transmisible) y por esta razón hay poco involucramiento de la Secretaría de Salud en la solución.</p>	<p>Hacer un estudio del impacto económico, impacto social de cuanto le cuesta al estado atender la problemática.</p>	<p>SEDS/DNVT, CNSV, SESAL</p>	<p>Cooperación Internacional (OPS/OMS)</p>	<p>X</p>								
	<p>La prevención de la siniestralidad vial no está fuertemente vinculada con el bienestar psicológico y físico de la población.</p>	<p>Integrar al MP, en la fiscalización de las clínicas que emiten certificados. Hacer un estudio mediante un organismo de cooperación.</p>	<p>SEDS/DNVT, CNSV, SESAL, MP, Colegio de Psicólogos.</p>	<p>Organismos de Cooperación.</p>	<p>X</p>	<p>X</p>							

	<p>No hay un vínculo entre la actividad económica del país, el estado de las vías y las consecuencias de la siniestralidad vial. Visualizar el impacto de la situación vial en la economía del país es fundamental para fomentar la corresponsabilidad en la solución de la problemática.</p>	<p>Hacer un estudio del impacto económico, impacto social de cuanto le cuesta al estado atender dicha problemática.</p>	<p>SEDS/DNVT, CNSV, SESAL, MP, SEFIN,</p>	<p>Organismos de Cooperación. FHIS, IHTT,</p>									
	<p>Existe una problemática social que lleva a grupos poblacionales a cerrar algunas vías, obstaculizando el derecho a la libre circulación y creando residenciales que agravan la percepción estratificación social.</p>	<p>Hacer un estudio previamente entre las municipalidades Y DNVT, en torno a la factibilidad de la emisión de permisos, de cierre y privatización de vías.</p>	<p>SEDS/DNVT, CNSV, AMHON, SIT, SEGOB</p>	<p>Juntas de agua, Patronatos,</p>	<p>X</p>	<p>X</p>							
	<p>No existe un mecanismo que permita controlar, desde la</p>	<p>Permitir la regulación de la evaluación técnica, e impulsar la certificación para el acceso o</p>											

	<p>corresponsabilidad interinstitucional empresa privada-Estado, el acceso a la conducción de vehículos de dos ruedas (motocicletas), vinculados con el 70% de la siniestralidad vial que se produce en el país.</p>	<p>introducción de vehículos de 2 ruedas.</p>									
--	--	---	--	--	--	--	--	--	--	--	--

## Mesa #4

Línea Estratégica	Problema identificado	Actividades o acciones propuestas por la mesa de trabajo para solucionar el problema	Responsables directos (autoridades que tienen mandato y presupuesto para atender el problema)	Responsables Indirectos	Periodo						Observaciones
					2025	2026	2027	2028	2029	2030	
Uso de datos para la prevención basada en evidencia	Las instituciones no manejan datos diferentes sobre muertes, lesionados, accidentes, estado de las carreteras e incluso parque vehicular. Esto se debe a que no existe un sistema estadístico integrado que permita unificar los datos interinstitucionales.	<p>Se debe crear un marco legal que obligue al sector salud público y privado a registrar y brindar la información de las personas que llegan lesionados y fallecidos por accidente de tránsito.</p> <p>Diseñar un formato estándar para la recolección de la información.</p> <p>Desarrollar una aplicación para el reporte inmediato de accidentes de tránsito con funcionalidades para</p>	Secretaría de Seguridad y Secretaría de Salud.	<p>DNVT</p> <p>IHTT</p> <p>911</p> <p>Bomberos</p> <p>Cruz Roja</p> <p>COPECO</p> <p>Cuerpos de Socorro.</p>	X						

	<p>geolocalización, registro de daños y envío de alertas a servicios de emergencia, que sea utilizada en conjunto con los centros asistenciales.</p> <p>Crear un observatorio de siniestralidad vial.</p> <p>Asignar enlaces en la Secretaría de Salud a nivel nacional.</p>									
<p>La realización y sectorización de operativos de prevención no están basadas en datos (como los incrementos en la accidentalidad vial por sectores, las condiciones de las vías o el aumento del parque vehicular).</p>	<p>Que la app que se desarrolle brinde la información precisa de los lugares de mayor incidencia para poder generar los operativos en puntos estratégicos.</p> <p>Reportes mensuales del instituto de la propiedad del incremento del parque vehicular.</p>	<p>Secretaría de seguridad e IP</p>	<p>DNVT. IHTT. 911. Bomberos. Cruz Roja COPECO. Cuerpos de Socorro.</p>	<p>X</p>						
<p>No se han realizado estudios científicos para</p>	<p>Realizar y socializar estudios psicológicos para medir el</p>	<p>DNVT COHEP</p>	<p>Distribuidoras de motocicletas y</p>	<p>X</p>						

	<p>determinar las causas del inadecuado comportamiento de los conductores y generar acciones preventivas basadas en evidencia.</p>	<p>comportamiento inadecuado de los conductores en las vías públicas.</p> <p>Las escuelas de manejo deben socializar los test psicométricos para medir el comportamiento de los conductores.</p> <p>Exigir que las distribuidoras registren sus escuelas de manejo y que estén certificadas por tránsito.</p> <p>Implementar pruebas psicométricas más avanzadas al momento de solicitar su permiso de licencia de conducir por primera vez.</p>		<p>vehículos de 4 ruedas</p>								
--	--	--	--	------------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

	<p>No existe una instancia dedicada a la realización de estudios para entender la problemática de la siniestralidad vial desde una lógica científica que genere soluciones basadas en evidencia. Es necesario que esto también incluya el análisis del impacto de las medidas que se aplican.</p>	<p>Proponer un centro de estudio en criminalidad vial.</p> <p>Que en el observatorio que existe en la UNAH además de brindar información en el registro de muerte, debe colaborar con análisis psicológico del comportamiento irresponsable de los conductores.</p>	<p>DNVT Facultad de Psicología de la UNAH</p>				X				
	<p>No se han realizado estudios sobre las necesidades de movilidad con base en factores como la infraestructura de las ciudades, la actividad económica.</p>	<p>El enfoque de la infraestructura sea la construcción de vías que seguras para los peatones y ciclistas.</p> <p>Creación de un transporte público que sea seguro para los usuarios.</p>	<p>Alcaldía Municipal SIT</p>	<p>DNVT</p>				X			

### Mesa #5

Línea Estratégica	Problema identificado	Actividades o acciones propuestas por la mesa de trabajo para solucionar el problema	Responsables directos	Responsable Indirecto	Periodo						Observaciones		
					2025	2026	2027	2028	2029	2030			
Seguridad vehicular en calles y carreteras	No existen mecanismos efectivos para el control de vehículos de dos ruedas (motociclistas), que están vinculados con el 70% de la siniestralidad vial. Estos controles deben incluir aspectos como el número de pasajeros, el empleo de los implementos necesarios por parte del conductor, el uso adecuado de las vías e incluso las actitudes de los motociclistas ante el resto del tráfico.	<p>Fortalecer la ley de tránsito y las normativas cuyo cumplimiento se debe fiscalizar</p> <p>Comunicar o socializar a la sociedad la ley y normativa vigente</p> <p>Contar con herramientas necesarias para la fiscalización: metodologías, tecnologías (cámaras, radares etc.)</p> <p>Capacitar y actualizar en metodologías de fiscalización a los encargados de esta tarea.</p>	Congreso Nacional Secretaría de Seguridad DNVT IHTT Secretaría de Educación CNSV UNPH AHMON	AHDIVA Sociedad civil Medios de comunicación Sociedad civil organizada Academia (universidades) Escuelas públicas y privadas Secretaría de Finanzas Consultores y proveedores externos	X		X						
					X		X	X	X	X	X		

	<p>No existen procesos ni mecanismos que obliguen a los ciudadanos a revisar el estado de los automotores de forma periódica, disminuyendo así el riesgo de accidentes.</p>	<p>Revisar y reformar la legislación de importación y circulación de vehículos motorizados</p> <p>Establecer la revisión periódica obligatoria en la normativa vigente</p> <p>Revisar la experiencia internacional para el diseño de los mecanismos de revisión vehicular</p> <p>Diseñar un nuevo sistema de revisión vehicular</p> <p>Implementar un nuevo sistema de revisión técnica vehicular</p>	<p>Instituto de la Propiedad Secretaría de Finanzas Mi ambiente Empresas certificadas que prestan el servicio técnico</p>	<p>Importadores de vehículos Sociedad Civil Organizada DNVT IHTT</p>	<p>X X X X</p>	<p>X X</p>		<p>X</p>	<p>X</p>		
--	---	---	---	--	----------------------------	----------------	--	----------	----------	--	--

	<p>La Dirección Nacional de Vialidad y Transporte no cuenta con el equipo tecnológico, logístico y humano para la realización de procesos de fiscalización vial verdaderamente efectivos en los ejes carreteros del país.</p>										
	<p>No existe una cultura de la responsabilidad que lleve al ciudadano a equipar su vehículo con todos los implementos preventivos para hacer frente a eventualidades como incendios o ponchaduras de llantas, entre otras. Esto hace referencia a mecanismos preventivos que reducen el riesgo de accidentes o de que un accidente tenga consecuencias más graves.</p>	<p>Revisar y ajustar la ley de tránsito respecto de las herramientas básicas a bordo del automotor (Herramientas, botiquín, extintor, etc.)</p> <p>Campañas comunicacionales para promover que los ciudadanos lleven las herramientas</p> <p>Fiscalización del porte de los elementos establecidos por ley</p>	<p>Secretaría de Seguridad          Congreso Nacional          DNVT          Secretaría de Salud          Secretaría de Educación          DNVT</p>	<p>Medios de comunicación y redes sociales          Comercializadores de vehículos AHDIVA</p>	<p>X</p>	<p>X</p>	<p>X</p>				

<p>Existe poca responsabilidad ciudadana en materia de prevención.</p>	<p>Revisar la legislación asociada al consumo de alcohol (Niveles, multas, procedimientos)</p> <p>Campaña de comunicación a la ciudadanía sobre el riesgo de conducir en estado de embriaguez</p> <p>Revisar los procedimientos para realizar el control (Suministro de alcoholímetros, capacitar al personal de la policía, establecer el procedimiento de fiscalización y multas)</p>	<p>Secretaría de Seguridad DNVT Secretaría de Salud Secretaría de Educación Secretaría de Seguridad IHADFA AHMON</p>	<p>IHADFA Asociaciones de expendio de licor Instituciones educativas (Colegios universidades) Medios de comunicación y redes sociales Secretaría de Salud CNSV</p>	<p>X</p>		<p>X</p>	<p>X</p>				
<p>Muchos ciudadanos hablan por teléfono o se dedican a otras actividades mientras conducen, aumentando así el riesgo de accidentes.</p>	<p>Revisar y modificar la legislación asociada al uso de elementos distractores</p> <p>Campaña de comunicación a la ciudadanía sobre el riesgo de conducir con distractores</p> <p>Fiscalización asociada a este factor de riesgo</p>	<p>DNVT Congreso Nacional Secretaría de Educación Secretaría de Seguridad CNSV AHMON IHADFA</p>	<p>CONATEL Distribuidores de elementos de protección personal para motociclistas Sociedad civil organizada</p>	<p>X</p>		<p>X</p>	<p>X</p>				

				Medios de comunicación y redes sociales							
	Poca responsabilidad interinstitucional e intersectorial encaminada a generar costumbres saludables al conducir, como permanecer con la vista al frente, no hablar por teléfono ni comer con el vehículo en movimiento.	<p>Mapeo de actores involucrados en la divulgación de estos factores de riesgo</p> <p>Redacción de funciones y obligaciones de las instituciones identificadas</p> <p>Creación de mesa técnica operativa interinstitucional en la que se hará seguimiento a las funciones antes definidas</p> <p>Implementación de campaña de comunicación a la ciudadanía sobre el riesgo de conducir con distractores</p>	CNSV DNVT CNSV Actores identificados		X		X	X	X	X	X
	No existe un seguro obligatorio de cobertura de daños a terceros							X			

**SEUNPH**  
*Editorial*

COLECCIÓN  
MIRADA  
**MC**  
MIRADA  
CULTURAL

ISBN: 978-99979-946-8-4



9 78 9997 9946 84