

  
**Seguridad**  
Gobierno de la República

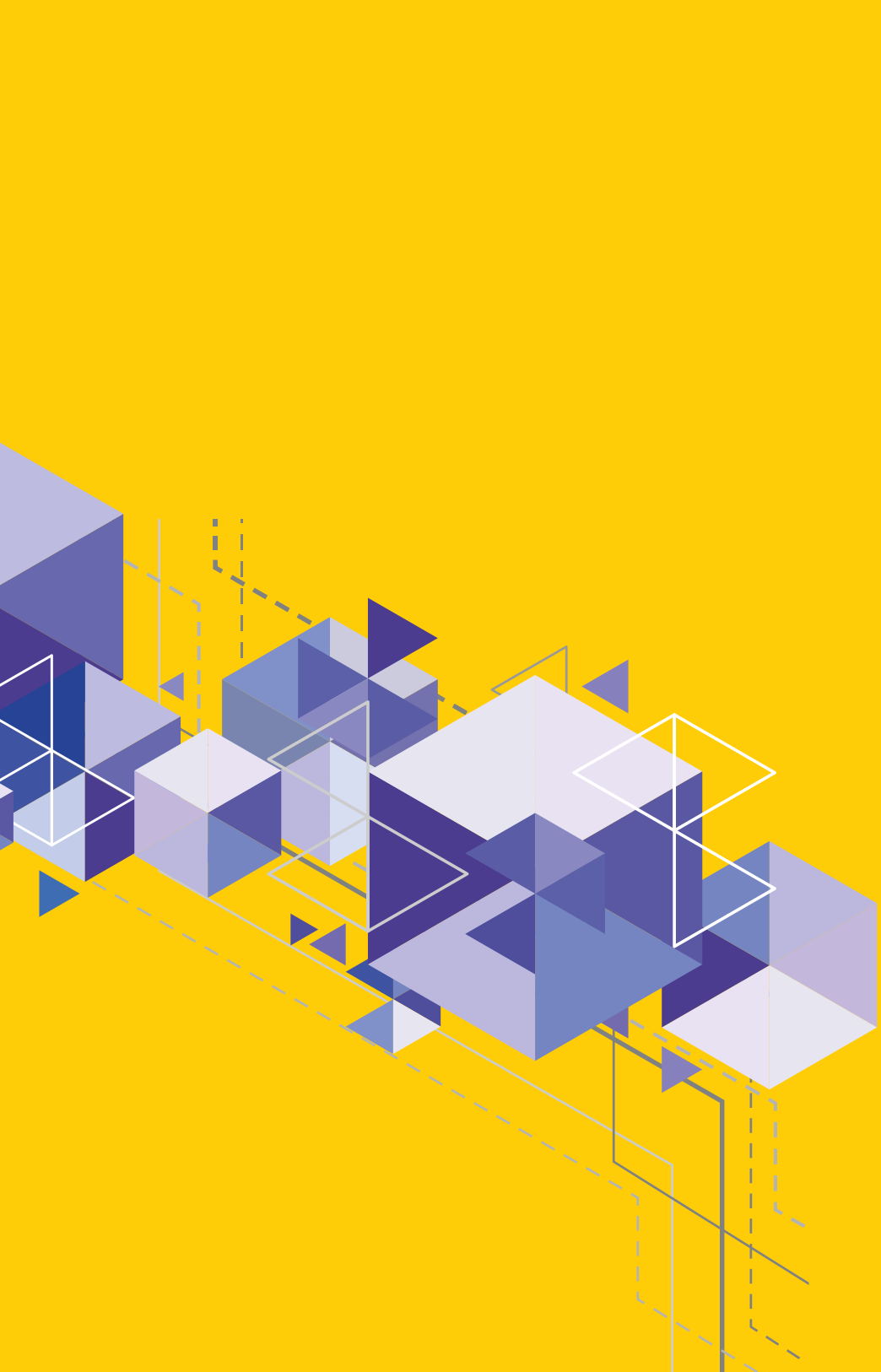


# CONSTRUYENDO ALTERNATIVAS PARA UNA MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE

DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD Y TRANSPORTE

**SEUNPH**  
*Editorial*





# **CONSTRUYENDO ALTERNATIVAS PARA UNA MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE**

**DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD Y TRANSPORTE**





# CONSTRUYENDO ALTERNATIVAS PARA UNA MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE

DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD Y TRANSPORTE

# II SIMPOSIO DE SINIESTRALIDAD VIAL

## Construyendo Alternativas para una Movilidad Segura y Sostenible

---

Tegucigalpa, MDC

Julio, 2024

ISBN: 978-99979-929-0-1

### **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 Marilyn Nicol Izcano Reconco

Mauricio Sánchez

### **Edición:**

Óscar Rolando Urtecho Osorto

Subinspectora Auxiliar de Policía Marilyn Nicol Izcano

### **Corrección de ortografía:**

Subinspectora Auxiliar de Policía Gladys Lucía Andino

### **Diseño y diagramación:**

Andrea López

### **Gestión de redes sociales:**

Lesly Díaz

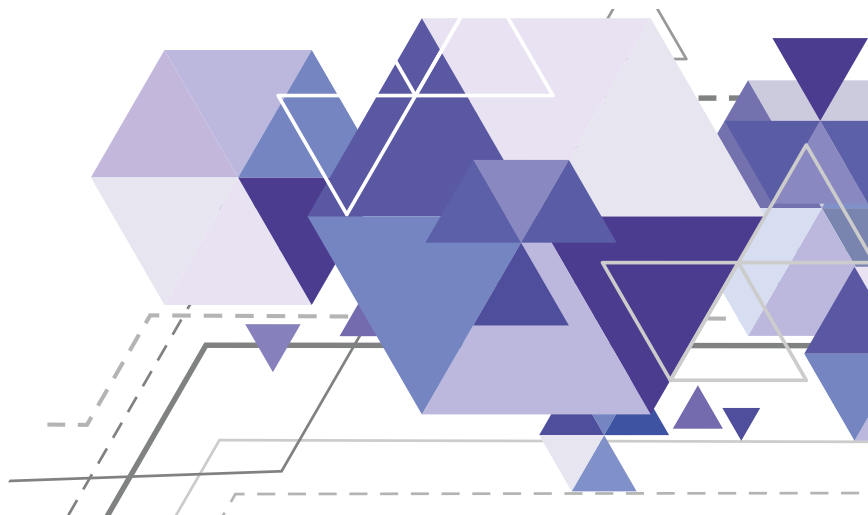
Se permite la reproducción de este libro siempre y cuando se realice sin fines de lucro. Impreso y hecho en Honduras © Derechos reservados



# Tabla de contenido

Caminamos hacia una movilidad segura y sostenible <i>Comisionado de Policía José Adonay Hernández</i>	9
Construimos ciudades seguras para la gente <i>Comisionado de Policía José Reinaldo Servellón</i>	11
Honduras da pasos prometedores hacia una movilidad vial segura y sostenible <i>Ricardo Pérez Núñez</i>	15
Cambiar la movilidad para mejorar la vida <i>Óscar Rolando Urtecho, Marilín Nicol Izcano y Mauricio Sánchez</i>	19
Intercambio de experiencias	23
Meta sustentada en objetivos	25
• Objetivos de Desarrollo del Milenio	25
• Plan Nacional de Acción para la Seguridad Vial de la República de Honduras	26
• Plan Estratégico de la Secretaría de Estado en el Despacho de Seguridad y la Policía Nacional	27
La problemática de la movilidad urbana en Honduras	29
• Poca educación vial	29
• Mal diseño y organización de vías urbanas	31
• Falta de alternativas de transporte público	32
• Carencia de estrategias para la reducción de accidentes	34
• Inadecuado manejo de los datos interinstitucionales	35
Diseño y caracterización del simposio	37

Contexto general de la movilidad urbana	41
• La siniestralidad vial en la región	42
<i>Doctor Ricardo Pérez</i>	
• Situación actual de la siniestralidad vial: el caso de Honduras	46
<i>Comisionado de policía José Osmín Gómez</i>	
• Campaña publicitaria de alto impacto en materia seguridad vial en el país	50
<i>M.Sc. Carolina Rodríguez</i>	
Experiencia y soluciones implementadas por los países de la región	53
• Incidencia e impacto de la educación vial para la promoción de una movilidad segura	54
• Experiencias en el ámbito del diseño, organización de vías urbanas y uso del transporte público alternativo	62
Mesas de trabajo y diseño de soluciones para Honduras	69
Ejes transversales de la movilidad urbana	76
Aprendizaje de la experiencia	80
Recomendaciones	80
Bibliografía	82
Anexos	83



# Caminamos hacia una movilidad segura y sostenible

Por Comisionado de Policía  
José Adonay Hernández



La Dirección Nacional de Vialidad y Transporte (DNVT) tiene el honor de presentar este libro que resume y sistematiza las valiosas experiencias y aprendizajes obtenidos durante el II Simposio de Siniestros Viales: Construyendo Alternativas para una Movilidad Segura y Sostenible. Este evento se ha constituido en un foro trascendental para la discusión, intercambio y construcción de conocimientos en el ámbito de la seguridad vial y la movilidad sostenible.

Durante el simposio, destacados expertos nacionales e internacionales provenientes de Chile, El Salvador, Guatemala, México y Costa Rica compartieron, en diversos paneles, las experiencias y estrategias implementadas en sus respectivos países para abordar los desafíos de la movilidad segura. Sus aportaciones fueron fundamentales para enriquecer nuestra perspectiva y ampliar el horizonte de posibles estrategias para implementar en Honduras.

Además de las exposiciones y paneles, se llevaron a cabo mesas

técnicas de trabajo que involucraron a representantes de diversos sectores vinculados con la movilidad urbana. Estas sesiones colaborativas permitieron la construcción conjunta de propuestas innovadoras y factibles, enfocadas en mejorar la seguridad vial y promover una movilidad sostenible en nuestro país. La activa participación y el compromiso de todos los asistentes fueron cruciales para elaborar el presente documento y para el éxito de este encuentro.

El simposio no sólo fue un éxito en términos de asistencia y participación, sino que también ha generado este valioso documento que marcará la pauta a seguir en los próximos años. Este documento es el resultado de un esfuerzo colectivo y refleja el compromiso y la determinación de todos los involucrados para construir un futuro más seguro y sostenible para nuestras comunidades en materia de movilidad segura.

Confiamos en que este compendio de experiencias y conocimientos se convertirá en una herramienta indispensable para guiar nuestras acciones y políticas en materia de seguridad vial. Agradecemos a nuestras autoridades superiores por su apoyo, a todos los participantes, panelistas y colaboradores por su invaluable contribución, y esperamos que este documento inspire a otros a unirse a esta importante causa.

Juntos continuaremos construyendo y trabajando hacia un objetivo común: una movilidad segura y sostenible para todos.

Comisionado de Policía  
**José Adonay Hernández Vásquez**  
Director Nacional de Tránsito



# Construimos ciudades seguras para la gente

Por Comisionado de Policía  
José Reinaldo Servellón



Como Rector de la Universidad Nacional de la Policía de Honduras, me complace presentar este libro que sistematiza el trabajo realizado y los productos obtenidos en el II Simposio de Siniestros Viales: Construyendo Alternativas para una Movilidad Segura y Sostenible. Este evento ha sido una oportunidad única para reunir a expertos y actores claves con el objetivo de generar soluciones efectivas y sostenibles para mejorar la movilidad vial en nuestro país, volviéndola más segura y eficiente.

Nuestra universidad desempeñó un papel fundamental en la organización de este simposio, especialmente a través de nuestro Sello Editorial (SEUNPH). El SEUNPH no sólo diseñó la metodología utilizada para la construcción de los productos del simposio, sino que también se encargó de consolidar y estructurar el documento final que aquí presentamos. Este esfuerzo metodológico permitió que cada aportación y discusión realizada durante el evento se integrara de manera coherente y eficaz, asegurando que el conocimiento generado sea accesible y útil para todos.

El simposio reunió a destacados expertos de Chile, El Salvador, Guatemala, México y Costa Rica, quienes a través de diversos paneles compartieron las experiencias de sus países en el ámbito de la movilidad segura. Estas presentaciones proporcionaron valiosas lecciones y perspectivas que enriquecieron el entendimiento colectivo de los desafíos y oportunidades en este campo.

Asimismo, se llevaron a cabo mesas de trabajo en las que participaron representantes de diversos sectores sociales, todos ellos con algo que decir sobre este tema tan importante para la sociedad hondureña. En estos espacios de diálogo abierto se discutieron y analizaron las problemáticas actuales y se propusieron soluciones concretas. La participación activa y el compromiso de todos los asistentes fueron clave para el éxito de estas sesiones, logrando así un intercambio de ideas constructivo y productivo.

El éxito del simposio se refleja en este documento, que no solo resume las actividades y discusiones realizadas, sino que también ofrece una guía clara para futuras acciones en el ámbito de la seguridad vial. Este libro se convierte así en una herramienta esencial para la formulación de políticas y estrategias que promuevan una movilidad segura y sostenible.

La participación de nuestra universidad en este simposio subraya nuestro compromiso con la investigación aplicada, los estudios académicos y la extensión universitaria, buscando siempre contribuir al desarrollo de nuestra Policía Nacional y el bienestar de la sociedad en general. Esperamos que este libro inspire y motive a otros a continuar trabajando por una movilidad más segura y sostenible.

Agradecemos a nuestras autoridades superiores por su apoyo sin restricciones y por el liderazgo que han ejercido en los últimos dos años, encaminado a consolidar un sistema educativo policial que pueda ser

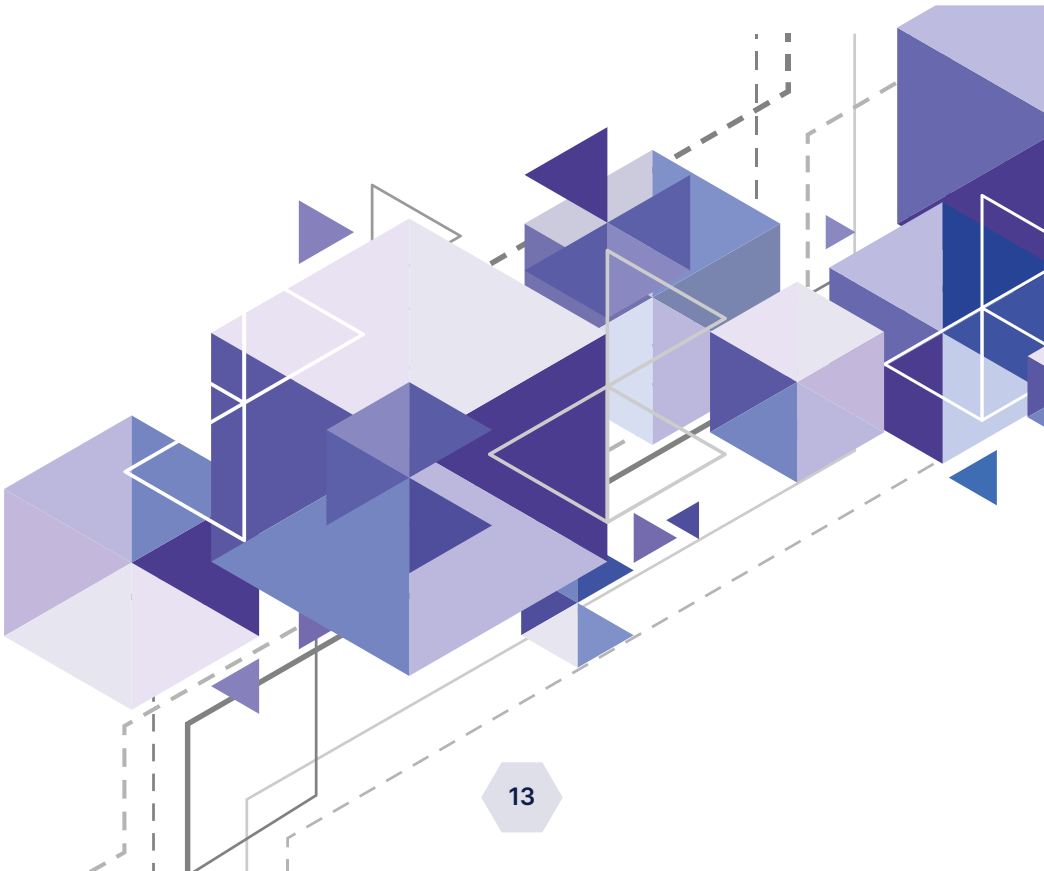
ejemplo para el mundo. Agradecemos a todos los expertos, participantes y colaboradores por su valiosa contribución.

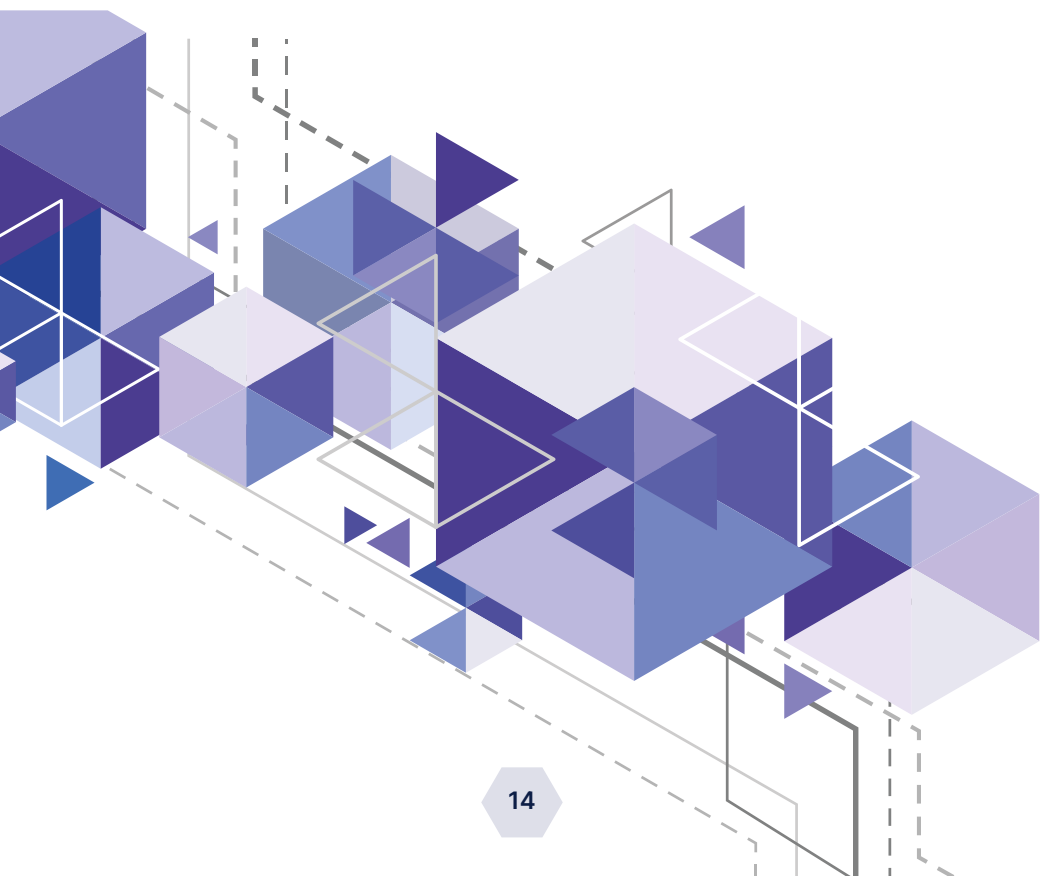
Estamos construyendo ciudades más seguras para nuestra gente.



A handwritten signature in blue ink, appearing to read "J. Servellón", is written over a horizontal line.


Comisionado de Policía  
José Reinaldo Servellón  
Rector Universidad Nacional de Policía





# Honduras da pasos prometedores hacia una movilidad vial segura y sostenible

Doctor Ricardo Pérez Núñez  
Asesor regional en seguridad vial de la OPS/OMS



Los siniestros de tránsito y los daños a la salud que generan son un problema social y de salud pública que tiene causas múltiples que van desde una infraestructura vial que no ofrece un nivel de seguridad adecuado, en particular para usuarios vulnerables, vehículos inseguros o que carecen de dispositivos de seguridad recomendables, hasta leyes y normas que no propician la adopción de conductas seguras entre quienes comparten la vía pública (ejemplo peatones, ciclistas, motociclistas, ocupantes de vehículos de cuatro y más llantas). Cuando se presentan, en ocasiones, la respuesta del sistema de salud no es adecuada.

Por todas estas razones, un número inaceptablemente alto de personas fallece por esta causa en la región de las Américas. En 2021 fueron más de 145 mil personas las que perecieron en el tránsito en la región, lo que representa el 12% de las muertes estimadas a nivel mundial. En este sentido, es importante reconocer que este número se ha mantenido estable desde que inició el Primer Decenio de Acción para la Seguridad Vial. Por ello es necesario reconocer que, como región, no alcanzamos la meta de reducir en 50% las muertes causadas por el tránsito para 2020. Ni siquiera nos acercamos.

El problema es que, de seguir así, se proyecta que para 2030 nuevamente no alcanzaremos la meta de reducir 50% la mortalidad en la región. Es por ello que urge acelerar la implementación de las recomendaciones del Plan Mundial del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, para impactar esta tendencia y cumplir con la meta ambiciosa que nos hemos propuesto para 2030: reducir a la mitad las muertes y lesiones graves.

Hemos constatado que se puede avanzar. El quinto Informe Mundial sobre la Situación de la Seguridad Vial evidenció que fueron 10 los países que lograron la meta del Primer Decenio de Acción. En la región destacó Trinidad y Tobago, que redujo en más de 50% el número de muertes de 2010 a 2021. Tenemos mucho que aprender de su éxito. Pero, además, Cuba, Canadá, Panamá, Argentina, Brasil y Uruguay disminuyeron entre 22% y 33% el número de muertos. El problema es que el logro de estos países se vio eclipsado por retrocesos observados en otros países donde el número de muertes y la tasa de mortalidad incrementaron más de 10%.

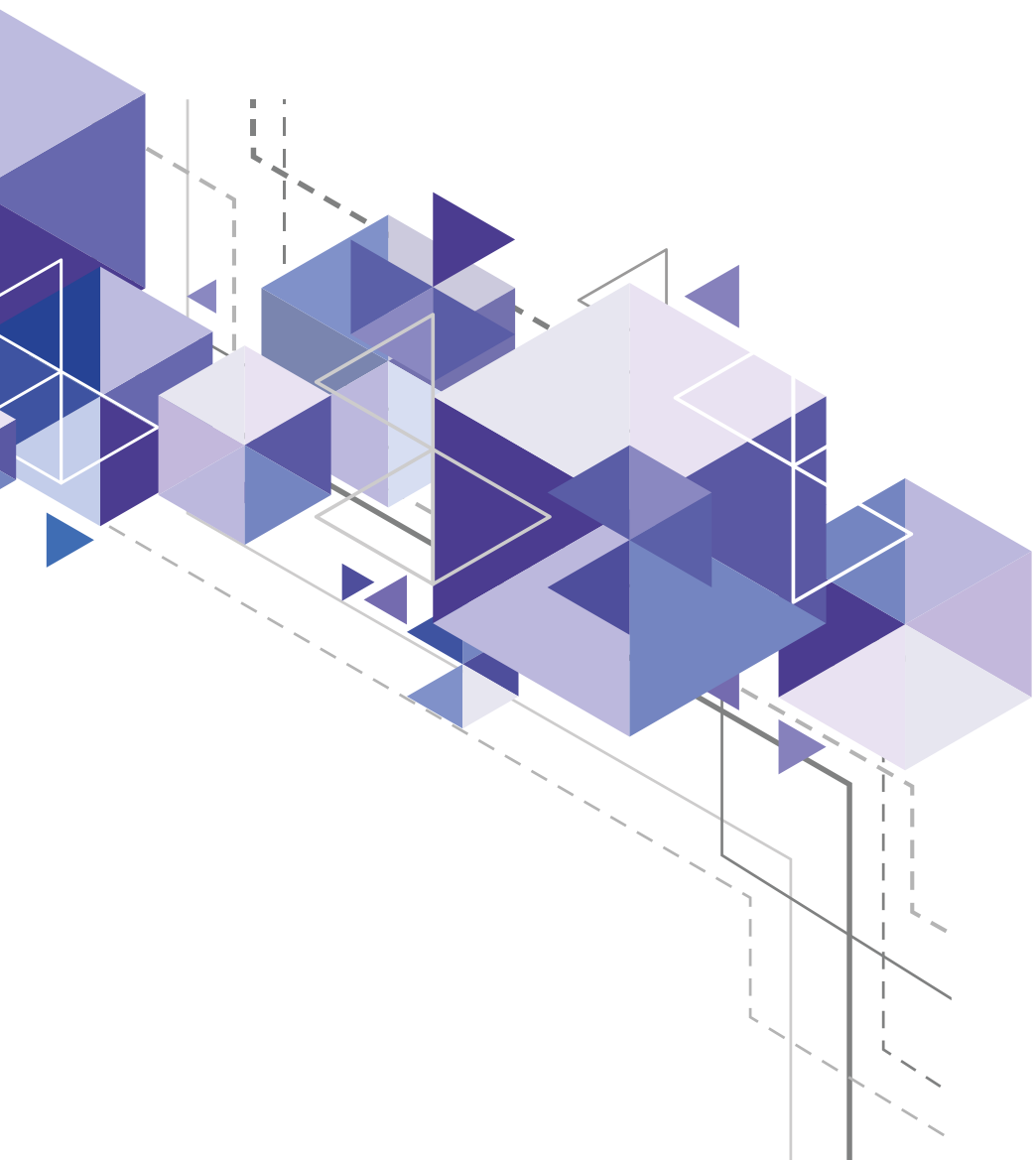
Es importante destacar las diferencias tan importantes que existen en el riesgo de morir por una lesión de tránsito en los países de la región. La diferencia entre la tasa de mortalidad de Haití (país con la tasa más alta) y la de Canadá (país con la menor tasa) es de casi siete veces

También que se ha observado una transición en el perfil de los usuarios viales que fallecen en el tránsito. Los datos del informe muestran cómo el porcentaje de motociclistas en las Américas incrementó de 12%, en 2009

a 27%, en 2021. Más del doble. Esta transición la podemos observar más claramente cuando analizamos los datos del estudio de la carga de la enfermedad de 2021, donde se puede observar que el incremento en la mortalidad de motociclistas se ha venido observando desde hace 25 años. Este incremento también contrarresta con la disminución observada en peatones y automovilistas.


Además del número de personas que fallecen en la región, se ha podido estimar que 4.1 millones de sufren lesiones no fatales; y al menos 638 mil de ellas son lesiones graves, incluyendo discapacidad. Y los riesgos siguen incrementando: más vías inseguras, más vehículos motorizados privados e inseguros.

La oportunidad que se presenta cuando hay múltiples causas es que también podría haber múltiples soluciones potenciales. De ahí la importancia de congregar a los distintos sectores y disciplinas involucradas en el tema de la seguridad vial, para buscar, entre todos, las acciones prioritarias que cada uno debe hacer para entre todos impulsar un abordaje sistémico, basado en evidencias. Avanzar en la implementación del Plan Mundial supone un abordaje de sistemas seguros. Los primeros pasos que está dando Honduras en este sentido son prometedores. Dar continuidad a este trabajo es esencial para promover una movilidad segura, sostenible y saludable en el país. No será fácil, pero la voluntad está presente y, cuando hay voluntad, se encontrará la forma de avanzar.



# Cambiar la movilidad para mejorar la vida

Por Óscar Rolando Urtecho, Marilyn Nicol Izcano y Mauricio Sánchez



Las ciudades, incluso nuestras pequeñas versiones personales: los pueblos, son ecosistemas en los que interactuamos desde la diversidad de nuestros roles sociales. En ellas nos integramos a la sociedad porque en ellas trabajamos y convivimos, y la sociedad funciona gracias a las condiciones que estos espacios públicos proveen para desarrollar procesos económicos, políticos, recreativos o de “simple” intercambio de convivencias.

Una ciudad, en su condición de espacio en el que se ofrecen múltiples posibilidades de desarrollo, define lo que los seres humanos que la habitan pueden o no hacer con sus vidas. La otra cara de esto es que la ciudad se configura, al menos debería ser así, alrededor de las necesidades de las personas que la habitan. Su infraestructura y sus espacios deben responder a las necesidades de movilización, pero también de esparcimiento, salud y características económicas de la sociedad. Los habitantes deben configurar a la ciudad que al final definirá las condiciones en que vivirán y las posibilidades que tendrán para desarrollar sus competencias, sus capacidades y su humanidad misma. Después de todo, las características del espacio en que vivimos pueden contribuir a deshumanizarnos o a desarrollar plenamente los valores que representan lo mejor de la humanidad.

Si su disposición e infraestructura se alejan de la esencia de la gente que la habita, entonces la ciudad se vuelve un espacio caótico, disfuncional, cumple con su propósito de ser habitáculo de la población, pero es difícil verla como un sitio placentero para vivir. Esta ciudad se convierte con el tiempo en un área fría, descuidada y sucia, movilizarse en ella es demasiado difícil, imposible para unos (quienes padecen discapacidad, por ejemplo), tiende a enfermar porque no incita a una satisfactoria caminata o a contemplar una obra de arte que queda al paso, sólo importa recorrerla de un punto “A” (casa) a un punto “B” (trabajo), y viceversa. Y vivir en ese recorrido, donde el tráfico es asfixiante y nadie está exento del insulto gratuito propinado por un colega ciudadano, sólo deja vacío y estrés, insatisfacción e infelicidad. Deseos de abandonar la ciudad, enojo y violencia. Nada que nos ayude a ser mejores ciudadanos, definitivamente. ¿Quién quisiera vivir en una ciudad así?

Si nuestras principales ciudades han crecido así y otras, las más pequeñas aún, están creciendo a partir del mismo patrón, si hasta ahora no se ha visto la necesidad de equilibrar la protección del ambiente, el goce de la naturaleza y los espacios verdes con el desarrollo de los ejes carreteros y la infraestructura de acero y cemento, este es el momento de repensar nuestra visión del espacio público en el que todos vivimos. El II Simposio de Siniestralidad Vial: Construyendo Alternativas para una Movilidad Segura y Sostenible, llevado a cabo en Tela, Atlántida, el 28 y 29 de noviembre de 2023, organizado por la Dirección Nacional de Vialidad y Transporte (DNVT), parte de esta concepción de la ciudad y busca repensar la movilidad para que sea sostenible (en equilibrio con la naturaleza y con la felicidad humana) y segura (el riesgo de accidentes deber ser mínimo y la delincuencia tiene que estar neutralizada —socialmente— para que las personas se sientan en completa libertad en el espacio público).

Por fuerza, una movilidad pensada y diseñada así mejorará sustancialmente las condiciones de nuestras ciudades, pues apunta no sólo a reducir la siniestralidad vial, su consecuencia más significativa será una mejora en el bienestar físico y psicológico de las personas y en la misma economía, pues vías de comunicación adecuadas significan más facilidad

para el transporte de mercancías y, por tanto, mayor auge del intercambio comercial y de las ventas de la producción local.

A esta suma de características hay que agregar que la movilidad de las personas en el espacio público debe ser pensada desde el marco de los derechos humanos, la inclusividad, el reconocimiento de nuestra población como intercultural y de la interseccionalidad o aquellas condiciones que dificultan la movilidad de las personas por determinadas áreas a partir de factores sociales, como la marginación, inseguridad, estigmatización y las desigualdades económicas que dan lugar a fenómenos como los “barrios cerrados” o a que no se pueda entrar a ciertas colonias porque son dominadas por grupos delictivos.

Todo esto significa una movilidad “segura y sostenible”. Que la DNTV lo haya pensado así posiciona a esta institución hondureña a la altura de las más modernas y visionarias del mundo. Pero lo más relevante es que se está trabajando por desarrollar esta visión en las ciudades de Honduras, para que no quede todo como tantas cosas buenas que se piensan y al final se hacen humo por inacción o porque fueron vanas promesas de alguna campaña.

Como se trata de algo que sólo puede lograrse con la cooperación de toda la institucionalidad y los diversos sectores sociales de Honduras, y congregar a estas instancias y conciliar sus opiniones es una labor que puede calificarse al menos de ardua, la DNTV ha recurrido a estrategias académicas para lograrlo. Con esta idea diseñó, en colaboración con la Organización Mundial de la Salud (OPS) y con el apoyo metodológico de la Universidad Nacional de la Policía (UNPH), el II Simposio de Siniestralidad Vial: Construyendo Alternativas para una Movilidad Segura y Sostenible, que se convirtió en un encuentro de carácter interinstitucional e internacional que permitió la interacción entre expertos y múltiples sectores interesados en la formulación de políticas públicas y estrategias para el logro de una movilidad segura y sostenible.

Este simposio se llevó a cabo a través de una metodología de conferencias, paneles y mesas de trabajo, en dos jornadas. El primer día estuvo dedicado a la presentación del objetivo y la visión del evento, con énfasis en las diferentes representaciones que asistieron y lo que se esperaba de ellas. En él se desarrolló una serie de conferencias cuya finalidad fue contextualizar adecuadamente a los presentes sobre las dimensiones de la problemática, con cifras y ejemplos claros sobre la gravedad de la siniestralidad vial en el país.

El segundo día, por la mañana, se llevó a cabo una tanda de paneles en los que expertos de Centroamérica, México y Chile compartieron sus experiencias y las soluciones que sus países han implementado para mejorar la movilidad. Por la tarde se realizaron las mesas de trabajo, en las que representantes de diferentes sectores sociales discutieron sobre la naturaleza de la problemática y, a partir del conocimiento de la situación nacional y lo aprendido en los paneles, propusieron soluciones e identificaron a la institucionalidad que debería encargarse de promoverlas, aplicarlas, darles seguimiento y evaluarlas. De todo esto surgió un acta de compromiso firmada por todos los asistentes, comprometidos a colaborar para que todas las propuestas se ejecutaran.

Como fruto de todo el trabajo realizado surge este libro, una memoria cuyo objetivo principal es consolidar el conocimiento y las experiencias compartidas durante el simposio, convirtiéndose así en una referencia valiosa para aquellos interesados en comprender, abordar y mitigar los riesgos asociados a la siniestralidad vial, pero sobre todo para conocer la visión que se está concretizando para mejorar la movilidad de nuestras ciudades.

# Intercambio de experiencias

El propósito del II Simposio de Siniestralidad Vial: Construyendo Alternativas para una Movilidad Segura y Sostenible era intercambiar experiencias nacionales e internacionales para identificar y adoptar soluciones viales que ayuden a construir una movilidad segura en el país.

Con este fin, para su diseño se siguió una metodología en la que el evento fue entendido como un elemento que aportaría insumos para el resultado final: la definición de los ejes a trabajar para lograr la movilidad segura y sostenible. Además, la metodología debía ser participativa, inclusiva y multisectorial, de tal manera que la mayor cantidad posible de sectores sociales participara en las propuestas de solución.

Esta metodología se describe en el siguiente esquema:



La definición y desarrollo de esta metodología permitió llegar a los resultados que el lector encontrará en esta memoria.

# Meta sustentada en objetivos

El II Simposio de Siniestralidad Vial: Construyendo Alternativas para una Movilidad Segura y Sostenible no es un evento antojadizo. Su meta: una movilidad segura y sostenible, fue pensada a partir de la revisión de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODS), Planificación Estratégica de la Policía Nacional y la Secretaría de Estado en el Despacho de Seguridad, el Plan Nacional de Acción para la Seguridad Vial de la República de Honduras y la problemática percibida mediante medios de comunicación, redes sociales y de persona a persona.

Esta meta está alineada de la siguiente forma:

## **Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODS)**

La meta del II simposio se construyó a partir del ODS 11:

Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles.

Este objetivo tiene las siguientes metas:

De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público,

prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

## **Plan Nacional de Acción para la Seguridad Vial de la República de Honduras**

El Plan Nacional de Acción para la Seguridad Vial de la República de Honduras es un documento que tuvo vigencia entre el año 2011 y 2020. El documento fue tomado como referencia porque la problemática en materia de seguridad se mantiene similar y porque los ejes de trabajo de ese documento han guiado la labor de la Dirección Nacional de Vialidad y Transporte (DNVT) durante los últimos 10 años.

Los objetivos de este plan que se tomaron en cuenta son:

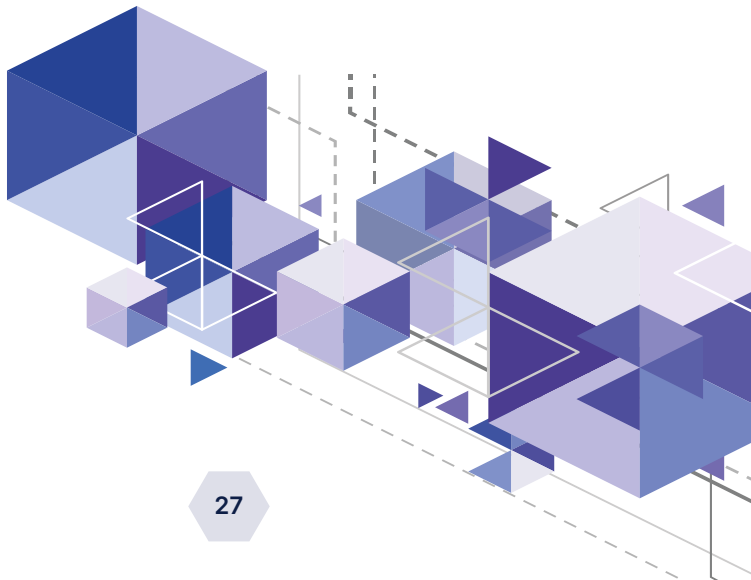
- Alentar la creación de alianzas multisectoriales y la designación de organismos coordinadores que tengan capacidad para elaborar estrategias, planes y metas nacionales en materia de seguridad vial y para dirigir su ejecución.
- Aumentar la seguridad intrínseca y la calidad de protección de las redes de carreteras en beneficio de todos los usuarios de las vías de tránsito, especialmente de los más vulnerables (por ejemplo, los peatones, los ciclistas y los motociclistas).
- Alentar el despliegue universal de mejores tecnologías de seguridad pasiva y activa de los vehículos, combinando la armonización de las normas mundiales pertinentes, los sistemas de información a los consumidores y los incentivos destinados a acelerar la introducción de nuevas tecnologías.
- Elaborar programas integrales para mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito.
- Aumentar la capacidad de respuesta a las emergencias ocasionadas por los accidentes de tránsito y mejorar la capacidad de los sistemas de salud y de otra índole para brindar a las víctimas tratamiento de emergencia apropiado y rehabilitación a largo plazo.

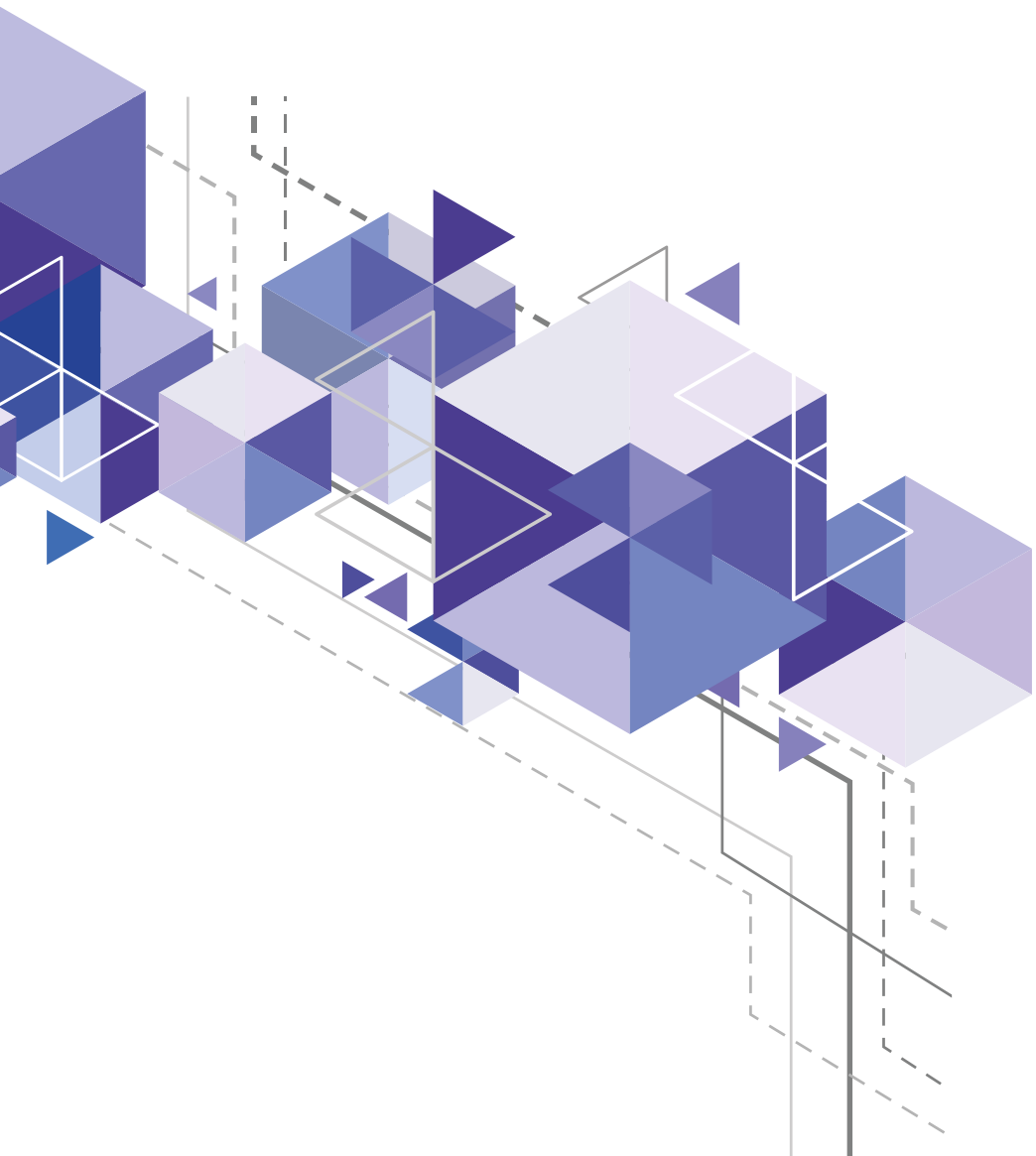
## **Plan Estratégico de la Secretaría de Estado en el Despacho de Seguridad y la Policía Nacional**

El Plan Estratégico (PEI) de la Secretaría de Estado en el Despacho de Seguridad (SEDS) y la Policía Nacional (PNH) direcciona el trabajo que realizan estas dependencias para garantizar la protección de las personas y sus bienes, creando las condiciones necesarias para la convivencia pacífica. En esta misionalidad macro, garantizar una movilidad segura y sostenible es parte de ese gran objetivo general y se vincula, además, con el derecho a la libre movilización, en condiciones que garanticen efectivamente no sólo que las personas pueden ir de un lado a otro sin problemas, sino también que realicen ese movimiento exponiéndose al menor riesgo.

Del Plan Estratégico SEDS/PNH se tomó como referencia el objetivo 6, que dice:

Reducir la siniestralidad en el país para prevenir pérdidas de vidas, lesiones y discapacidades.





# La problemática de la movilidad urbana en Honduras



Se identificaron cinco problemas que impiden una movilidad urbana segura: poca educación vial, mal diseño y organización de las vías urbanas, falta de alternativas de transporte, ineficacia de las estrategias para la reducción de accidentes y carencia de datos científicos para prevenir accidentes y mejorar la seguridad vial.

## **Poca educación vial**

Con el aumento de la urbanización y el crecimiento del parque automotor, los países latinoamericanos han enfrentado un incremento en los índices de siniestralidad vial. Según datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS), América Latina tiene una de las tasas de mortalidad en accidentes de tráfico más altas del mundo, con un promedio de aproximadamente 15.6 muertes por cada 100,000 habitantes en 2018.

Este preocupante panorama resalta la urgencia de fortalecer los programas de educación vial en la región, como un componente esencial para abordar los desafíos asociados con la seguridad de la movilidad urbana. Este es el caso específico de Honduras.

Como muchos otros países de la región, el país ha experimentado un aumento significativo en el número de vehículos y, por ende, un incremento en los incidentes viales. La Ley de Tránsito y Seguridad Vial de Honduras establece la necesidad de promover la educación vial como un pilar fundamental para mejorar la seguridad en las carreteras. En este contexto, la educación vial no se limita únicamente a la instrucción de conductores, sino que también abarca a peatones y ciclistas.

La Estrategia Global de la ONU para la Seguridad Vial 2030 subraya la importancia de la educación vial en la reducción de accidentes de tráfico. Destaca la necesidad de programas educativos que aborden no sólo las normas de tránsito, sino también la conciencia y la responsabilidad de los diferentes actores viales.

En Honduras, las iniciativas de desarrollo de la educación vial han sido responsabilidad de la Dirección Nacional de Vialidad y Transporte (DNVT), con un ligero apoyo de organizaciones no gubernamentales que trabajan en colaboración con el gobierno para implementar programas educativos en escuelas, comunidades y a nivel nacional. Sin embargo, los programas que se implementan en el sistema educativo no son permanentes ni obligatorios, ya que no forman parte del currículo de los diferentes niveles del sistema educativo.

En conclusión, la educación vial en América Latina y Honduras es esencial para afrontar los desafíos en materia de seguridad vial. A medida que la región busca reducir las tasas de accidentes de tráfico, es imperativo fortalecer los programas educativos para que abarque a todos los usuarios de las vías y promuevan una cultura vial segura y responsable. La educación es, en términos generales, un elemento primordial de la seguridad vial, al igual que la coerción y la ingeniería. El rol de la educación es la transmisión de un cuerpo establecido de conocimientos y competencias a los educandos y aprendices. La transmisión de conocimientos y competencias tiene que ver aquí con la educación del conductor —cuando se trata de vehículos motorizados— y con la educación de los transeúntes; es necesario tomar en cuenta a estos

últimos para lograr el cometido de la educación en términos de movilidad vial y con ello procurar una seguridad vial segura y sostenible.

Ante este contexto, es fundamental iniciar una discusión sobre ¿cómo la mala y limitada educación vial de los ciudadanos se convierte en un problema que se traduce en el aumento de los siniestros viales en el país?

### **Mal diseño y organización de vías urbanas**

El diseño y organización de vías urbanas es un tema complejo que abarca una amplia gama de factores que incluyen desde el diseño de una señalización adecuada, calles en buen estado, aceras seguras y carriles para bicicletas hasta pasos de peatones, entre otras cosas. Se trata realmente de planificar una ciudad conectada, no fragmentada, donde la movilidad sea segura, fluida, sostenible y agradable.

Las vías urbanas son un elemento fundamental de la infraestructura de cualquier ciudad. Su diseño y organización tienen un impacto significativo en la calidad de vida de los ciudadanos y en las actividades económicas.

Uno de los grandes problemas de las ciudades actualmente son los congestionamientos de tránsito, que han ido en aumento en gran parte del mundo, desarrollado o no, y todo indica que esta situación seguirá agravándose, constituyendo un peligro cierto que se cierne sobre la calidad de vida urbana. El explosivo aumento del parque de automóviles y el indiscriminado deseo de usarlos, por razones de comodidad o estatus, especialmente en los países en desarrollo, ejercen una creciente presión sobre la capacidad de las vías públicas existentes.

Por esta razón, el control del congestionamiento vial debe formar parte de una visión estratégica para organizar las ciudades de Honduras de tal modo que sea posible compatibilizar en ellas la movilidad de los ciudadanos, el crecimiento y la competitividad económica, necesarias actualmente, con la sostenibilidad de la urbe y su calidad de vida. El tema es complicado y exige un nivel alto de capacidad profesional y liderazgo de parte de las autoridades

urbanas y de transporte para realizar acciones conjuntas de gestión que se vuelvan factibles ante la necesidad inherente de la población.

Ante lo expuesto, como punto de partida para iniciar la discusión sobre la problemática, cabe preguntarse: ¿Cuáles son los principales problemas de las vías urbanas en Honduras?

### **Falta de alternativas de transporte público**

El transporte público no funciona eficientemente en las principales ciudades de Honduras y esto dificulta que la ciudadanía pueda movilizarse de forma rápida y segura, afectando la actividad económica y la calidad de vida de las personas.

En un censo realizado en 2019, el Instituto Nacional del Transporte Terrestre (IHTT) identificó que en el país había 32,148 unidades en las modalidades de mototaxi, bus urbano, taxi, bus interurbano y bus internacional. Se calcula que esta cifra actualmente representa el 80% del total de unidades de transporte público que hay en Honduras. No existen números precisos porque muchas unidades funcionan sin registrarse legalmente.

A esto hay que agregar que el transporte público es percibido como inseguro a causa de la delincuencia, pues en estas unidades suelen presentarse asaltos y robos. Además, es común que los conductores o dueños de los vehículos paguen extorsión o, si no lo hacen, enfrenten ataques que en múltiples casos terminan con la muerte de personas en las vías públicas.

En ocasiones se han producido accidentes porque las unidades de transporte no están en buenas condiciones, por imprudencia de los conductores (que suelen correr demasiado, peleando líneas o pasajeros) o por malas condiciones de las vías de comunicación. A esto se suma que no existe entre los conductores una cultura de respeto a la señalización vial, así que estacionan los vehículos y bajan pasajeros casi en cualquier

lugar, obstaculizando con esta conducta el tráfico y aumentando el riesgo de accidentes.

Por último, hay que señalar que las opciones de transporte son limitadas, pues en el país no existen metro ni tranvías, por ejemplo. Si bien es cierto ha habido proyectos para crear alternativas de transporte, estos han fracasado porque se han manejado inadecuadamente.

La Ley de Transporte Terrestre de Honduras (2016), en su artículo 2, dice que se busca garantizar “para los usuarios del servicio público y especial de transporte, las mayores y mejores condiciones de calidad, seguridad, comodidad, eficiencia, economía y representatividad establecidas bajo el principio de equidad...”. Considerando esto, el IHTT reconoce la necesidad de mejorar las condiciones de las unidades, la seguridad y las rutas establecidas, sin embargo, esto sólo puede lograrse con una participación y un consenso multisectorial que incluya a la empresa privada, el gobierno y la ciudadanía en general.

A partir de lo expuesto, es necesario dialogar sobre ¿por qué el transporte público no funciona adecuadamente en el país y, por tanto, no ayuda a reducir el tráfico vial?

### **Carencia de estrategias para la reducción de accidentes**

Cuando se analiza la incidencia de accidentes viales en el mundo, se encuentra que ocurren por tres causas básicas:

1. Comportamiento de conductores y peatones
2. Condiciones y estado mecánico de los vehículos
3. Infraestructura vial, entorno y condiciones climáticas

Las investigaciones han demostrado que el 85% de los accidentes están vinculados con la primera causa, con comportamientos imprudentes como los siguientes:

1. Exceso de velocidad y conducción agresiva
2. Conducir en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias

3. Desobedecer las señales y las normas de tránsito
4. Peatones que cruzan las calles sin precaución
5. No mantener la distancia entre los vehículos
6. Distracciones en la conducción (uso del celular, comer, maquillarse, fumar, cambiar la radio, etc.)
7. Falta de experiencia, especialmente en conductores jóvenes.
8. Fatiga o somnolencia al volante.
9. Ciertas condiciones médicas, medicamentos o enfermedades que pueden afectar la capacidad de conducción.

Los accidentes vinculados con las condiciones y estado mecánico de los vehículos son producto de lo siguiente:

1. Falta de mantenimiento adecuado, incluyendo problemas mecánicos, neumáticos desgastados, frenos defectuosos, etc.
2. Falta de dispositivos de seguridad, como cinturones, airbags y sistemas de retención infantil.
3. Condiciones inadecuadas de iluminación y señalización del vehículo.
4. Sobrecarga del vehículo, que puede afectar su estabilidad y capacidad de respuesta.
5. problema de la infraestructura vial, el entorno y las condiciones climáticas está vinculado con lo siguiente:
6. Condiciones inseguras de la vía, como pavimento en mal estado, falta de visibilidad, ausencia de señalización adecuada, etc.
7. Diseño deficiente de las intersecciones, cruces peatonales y otros puntos conflictivos.
8. Falta de mantenimiento de la infraestructura, incluyendo problemas de drenaje, presencia de obstáculos en la vía, etc.
9. Obras viales mal planificadas o inconclusas que generan confusión y condiciones peligrosas.
10. Condiciones meteorológicas adversas

Es importante tener en cuenta que estos factores de riesgo pueden interactuar entre sí y aumentar la probabilidad de que ocurra un accidente vial.

En Honduras, el gran número de accidentes viales es un problema grave que a diario pone en riesgo la vida de miles de ciudadanos. La problemática, además, se intensifica cada año y sólo en 2022 ocurrieron 15,596 accidentes viales que dejaron 1,881 decesos, convirtiéndose en la segunda mayor causa de muertes en el país. Además, estos accidentes produjeron 3,778 lesionados y grandes daños a la propiedad. A partir de lo expuesto, es importante analizar lo siguiente: ¿qué factores inciden en el incremento de accidentes viales en Honduras?

### **Inadecuado manejo de los datos interinstitucionales**

Los datos técnico-científicos recopilados de diferentes fuentes, como informes de accidentes, investigaciones forenses y estudios de campo, ayudan a comprender las causas y los factores que contribuyen a los siniestros viales. Al analizar estos datos se pueden identificar patrones, tendencias, áreas y zonas problemáticas específicas, lo que permite a las autoridades aplicar medidas preventivas y diseñar estrategias de seguridad vial más efectivas.

Además, las mediciones de flujo de tráfico, velocidades promedio, densidad vehicular y análisis de capacidad de la carretera ayudan a entender el rendimiento de la infraestructura vial existente y sirven como base para la planificación y diseño de nuevas carreteras y sistemas de transporte. En otras palabras, permiten optimizar la infraestructura vial para mejorar la seguridad y la movilidad. Los datos técnicos-científicos también son útiles para evaluar la efectividad de las medidas de seguridad implementadas. Por ejemplo, al recopilar datos sobre la instalación de señales de tráfico, semáforos, pasos de peatones o dispositivos de reducción de velocidad, se pueden evaluar los impactos y determinar si estas medidas han logrado los resultados deseados en términos de reducción de accidentes y mejora de la seguridad vial.

A pesar de todas las ventajas expuestas, en Honduras aún no se cuenta con un sistema que permita manejar información precisa en materia de movilidad urbana y siniestralidad vial, el análisis es deficiente y es común que no se cuente con los datos más actualizados. En parte esto se debe a que las diversas instituciones que reciben los datos de primera mano trabajan

aisladamente, sin articulación entre ellas, y no cuentan con un mecanismo que les permita unificar cifras y criterios sobre el manejo de la información. Todo esto impide coordinar esfuerzos para mejorar la movilidad urbana, haciéndola más segura y sostenible

Considerado lo expuesto, es fundamental dialogar sobre ¿cómo el manejo inadecuado de los datos influye negativamente en la reducción de siniestros, seguridad y movilidad vial?

# Diseño y caracterización del simposio



El II Simposio de Siniestralidad Vial: Construyendo Alternativas para una Movilidad Segura y Sostenible tuvo las siguientes características:

## Propósito

Desarrollar un evento de intercambio de experiencias nacionales e internacionales que permita a la Dirección de Vialidad y Transporte, en coordinación con el Consejo Nacional de Seguridad Vial la identificación y adopción de soluciones viables para una movilidad segura en el país.

## Responsables

- Dirección General de la Policía Nacional la Dirección Nacional de Vialidad y Transporte
- Dirección de Modernización, Asuntos Internacionales y Cooperación Externa
- Universidad Nacional de la Policía de Honduras
- Organización Panamericana de la Salud

### Fecha de realización

28 al 30 de noviembre 2023

### Lugar

Municipio de Tela, departamento de Atlántida.

### Modalidad

Presencial

### Metodologías implementadas

Conferencias, paneles de discusión, mesas de trabajo y plenaria. Cada una de estas metodologías cumplió un papel en la obtención de la información necesaria para seleccionar las alternativas de movilidad propuestas en el presente documento.

### Instituciones participantes

- Dirección Nacional de Vialidad y Transporte
- Organización Mundial de la Salud (OMS)
- Organización Panamericana de la Salud (OPS)
- Secretaría de Estado en el Despacho de Educación
- Secretaría de Estado en el Despacho de Gobernación y Descentralización

- Secretaría de Estado en el Despacho de Salud
- Cámara de Aseguradores de Honduras (CAHDA)
- Instituto Hondureño para la Prevención del Alcoholismo, Drogadicción y Farmacodependencia (IHADFA)
- Departamento de Tránsito Guatemala Salvador
- Viceministerio de Transporte de El Salvador
- Consejo de Seguridad de Vial de Costa Rica
- Dirección de Educación Vial, Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre de Panamá
- Word Resources Institute (WRI) de México
- Servicios de Prefectura de Tránsito y Carreteras de Carabineros de Chile

### Comité organizador y participantes en el simposio





# Contexto general de la movilidad urbana

En las conferencias se planteó la información necesaria para comprender la situación de la movilidad vial en la región y en Honduras. En el simposio se realizaron tres conferencias sobre la temática: “Siniestralidad vial en la región”, por el doctor Ricardo Pérez, asesor regional en seguridad vial OPS/OMS; “La siniestralidad vial: el caso de Honduras”, por el comisionado de policía José Osmín Gómez Romero, en ese entonces director de la Dirección Nacional de Vialidad y Transporte; “Campaña publicitaria de alto impacto en materia de seguridad vial en el país”, por Carolina Rodríguez, directora de Marketing de Radio América.

 Primera conferencia

# La siniestralidad vial en la región

Doctor Ricardo Pérez Núñez

Asesor regional en seguridad vial de la OPS/OMS



Las muertes y traumatismos causados por accidentes de tránsito son un importante problema de salud pública que afecta a muchos ciudadanos y se ha convertido en una carga significativa para los sistemas sanitarios y el desarrollo de los países.

A nivel mundial, las colisiones en las vías de tránsito causan casi 1.3 millones de defunciones prevenibles y 50 millones de traumatismos cada año, lo que las convierte en la principal causa de mortalidad en niños y jóvenes en todo el mundo. Más de la mitad, casi el 54% de quienes pierden la vida, son personas usuarias de las vías de tránsito, peatones, ciclistas y motociclistas, personas que se conducen a sus trabajos u hogares y que probablemente por tener una condición económica menos favorable se movilizan de esta manera.

Las lesiones causadas por el tránsito son la principal causa de muerte entre los 5 y 14 años de edad, y la segunda entre los 15 y 19 años.

Entre el año 2000 y 2019, la tasa de mortalidad por siniestros viales en la región de las Américas pasó de 16.7 a 15.3 muertes por cada 100 mil habitantes. Aun cuando ha disminuido, sigue siendo muertes evitables.

Se estima que durante el próximo decenio habrá 13 millones de defunciones y 500 millones de traumatismos que socavan el desarrollo sostenible, particularmente en los países de ingresos bajos y medianos. Estas cifras son inaceptables. A pesar de la rigurosa labor en materia de seguridad vial que los gobiernos de los países realizan y en apoyo también de los organismos de cooperación, se necesita posicionar el tema en la agenda política para reforzar las estrategias las cuales pueden ser innovadoras y que podamos asegurar el cumplimiento de las leyes en el marco de los derechos a la salud y el bienestar de las personas.

Las lesiones causadas por el tránsito constituyen un problema grave y prioritario de salud pública y de desarrollo, con elevados costos de salud y elevados costos socioeconómicos.

Los países, en conjunto, sufren considerables pérdidas económicas. Por su causa, los choques y sus consecuencias representan entre el 1 y el 3 por ciento del producto interno bruto de todas las naciones. Los inicios viales son predecibles y evitables. Una gestión eficaz de la seguridad vial reduce el dolor de las pérdidas humanas, su efecto desintegrador sobre el tejido social, las familias y el impacto económico que generan los choques y la muerte por tránsito. Es por ello que es fundamental el desarrollo de esta actividad y que los países puedan compartir las medidas que están implementando que sean eficientes, eficaces y que permitan que las calles y carreteras sean más seguras no sólo para los ocupantes de coches, sino también para los usuarios más vulnerables, como son los peatones, ciclistas, personas con discapacidades o capacidades especiales y los motociclistas.

La Asamblea General de las Naciones Unidas declaró en su resolución 79-299, 74-299, un Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, con el objetivo de reducir las muertes y traumatismos debido al tránsito por lo menos en un 50% durante este periodo. A ello se suma el compromiso político renovado por los Estados miembros y las sólidas bases establecidas por el anterior Decenio de Acción para la Seguridad Vial, así como la inclusión

de la Seguridad Vial en las metas 3.6 y 11.2 de los objetivos de desarrollo sostenible.

La inclusión de los objetivos específicos en materia de seguridad vial y en la Agenda 2030 refleja el reconocimiento universal de que las defunciones y los traumatismos provocados por el tránsito se encuentran ahora entre las amenazas más graves para el desarrollo sostenible de los países.

Esto significa que la seguridad vial no puede verse amenazada o sacrificada a cambio de satisfacer otras necesidades sociales.

Para asegurarse de que estos cambios no den lugar a defunciones o traumatismos, se requerirá una vigilancia y adaptación constante de la ley de legislación y las estrategias de cada país.

El Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial rechaza seguir funcionando como de costumbre y pide a los países, a los tomadores de decisión, a las partes interesadas, que sigamos un nuevo camino. Un camino que conceda prioridad a un enfoque integrado de sistemas de seguridad y lo ponga en práctica y que sitúe directamente la seguridad vial como un impulso decisivo del desarrollo sostenible. El Plan incluye 12 metas que implican el compromiso de los Estados miembros de infraestructura, mecanismos de protección para las personas y reducción en la mortalidad por tránsito. Reafirma la importancia de que los países, así como las distintas partes interesadas, continúen evaluando el desempeño de sus programas de manera sistemática mediante los indicadores adoptados de forma voluntaria en el año 2017.

Esto permitirá monitorear el avance en el logro de las metas establecidas en el Plan. En este evento de carácter interinstitucional e internacional, felicitamos a Honduras por ser un país sede de este evento y que inicia con una colaboración de nuestra Organización Panamericana de la Salud u Organización Mundial de la Salud.

Marca un hito importante con la participación de expertos en seguridad vial quienes desde sus respectivos países podrán compartir sus mejores prácticas, sus lecciones aprendidas y esto permitirá contar con un escenario amplio para mejorar la salud. La política pública y estrategias sostenibles con un enfoque sistémico integrador y resiliente para poder prevenir muerte y discapacidad evitable en nuestros países de la región.

Una vez más, reitero el compromiso de la Organización Panamericana de la Salud y ponemos a disposición la cooperación técnica que requiere el país y cada uno de sus países para el fortalecimiento estratégico, la adopción de buenas prácticas y el apoyo a través de una sinergia intersectorial.

# Situación actual de la siniestralidad vial: el caso de Honduras

Comisionado de policía José Osmín Gómez  
Dirección Nacional de Vialidad y Transporte



La institución policial en Honduras, a través de la Dirección Nacional de Vialidad y Transporte, se encuentra inmersa en una estrategia integral para abordar y reducir la siniestralidad vial en el país.

En Honduras, los accidentes viales son la segunda causa de muertes violentas. A diario, en el país mueren en promedio 4.7 personas y 11.2 resultan lesionadas. El 33% de las muertes y el 50% de los lesionados son ciudadanos que se conducen en motocicletas. La población más afectada son jóvenes que oscilan entre 18 y 30 años, un 85% de ellos hombres y el otro 15% mujeres (SEPOL 2024). Destaca que el 55% de las muertes ocurren los fines de semana, principalmente de viernes a domingo. Los fallecimientos se concentran en los dos principales departamentos de país, donde circula el mayor número de vehículos, Cortés y Francisco Morazán.

Cada año el parque vehicular crece 7%, en promedio, sobre todo se incrementa la cantidad de motocicletas que circulan por el país, alcanzado en 2023 un 47% del total del parque vehicular (SEPOL 2024).

El aumento del parque de vehículos ejerce una creciente presión sobre la capacidad de las vías públicas existentes. En las ciudades grandes de Honduras, como Tegucigalpa, San Pedro Sula o Cortés, la congestión de tránsito ha ido en aumento en los últimos años, al punto que muchas veces las calles están verdaderamente colapsadas, y todo indica que esto seguirá agravándose, dificultando la movilidad, perjudicando la calidad de vida de las personas e incluso produciendo pérdidas económicas en términos de uso de combustible o de incumplimiento de los tiempos para el traslado de mercaderías y de los propios empleados de las empresas.

Para crear las condiciones necesarias para que nuestras ciudades tengan una movilidad urbana más segura y sostenible, reducir el fuerte impacto negativo de la congestión vehicular y la alta incidencia de siniestralidad vial, es imprescindible buscar soluciones eficientes, integrales, en cuya concepción participen los múltiples sectores que integran la sociedad hondureña.

Considerando lo expuesto, la Secretaría de Estado en el Despacho de Seguridad y la Policía Nacional han adoptado en materia de movilidad segura el siguiente objetivo estratégico: “Reducir la siniestralidad en el país para prevenir pérdidas de vidas, lesiones, discapacidades y daños a la economía”.

Este objetivo estratégico se articula en tres ejes principales: fomentar una mayor responsabilidad por parte de los usuarios de las vías, fortalecer tanto legal como operativamente la autoridad de vialidad y transporte y promover la corresponsabilidad interinstitucional.

En lo que respecta al primer eje, la institución ha enfocado sus esfuerzos en la implementación de programas de formación y capacitación vial dirigidos a conductores y otros usuarios de las vías. Dichas capacitaciones han abarcado temas cruciales como la salud y la conducción, y se han desarrollado en colaboración con la Dirección Nacional de Vialidad y Transporte, así como con instituciones públicas y privadas. Además, se aboga ante el Congreso Nacional para la inclusión de la educación vial como asignatura obligatoria en el sistema de educación nacional. En esta línea, se ha capacitado a

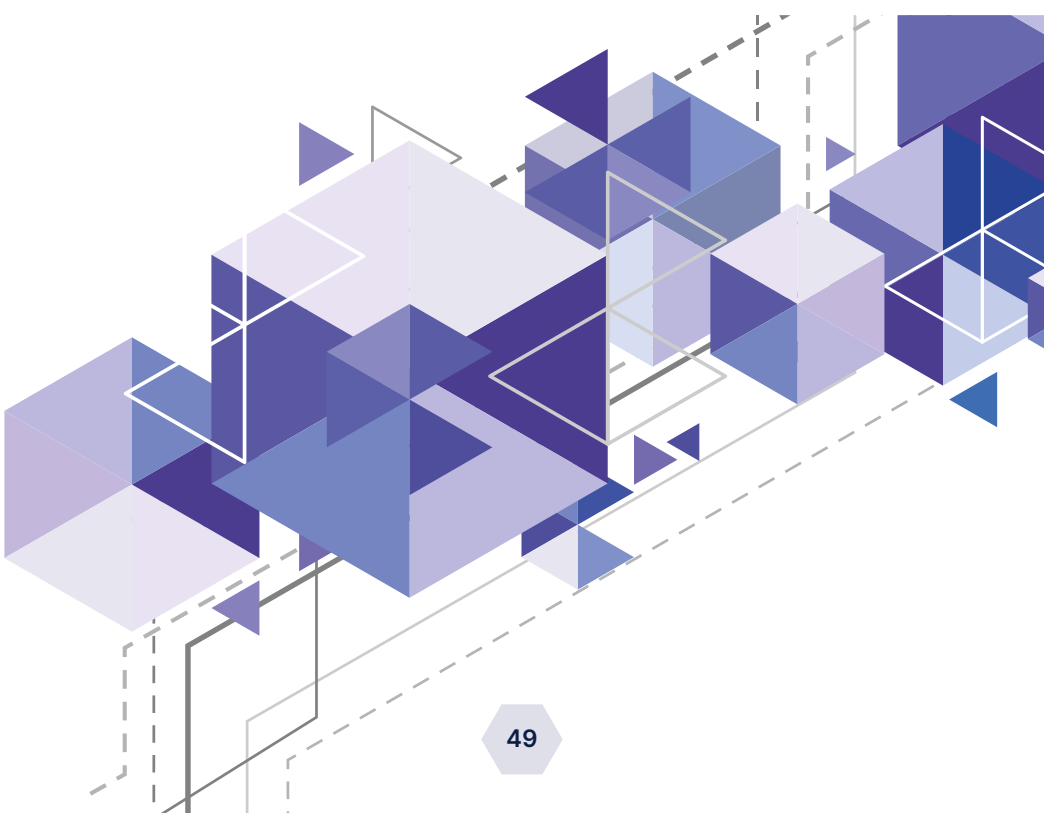
docentes en diversos departamentos a través del Centro de Capacitación Vial, con el objetivo de convertirlos en multiplicadores de conocimiento para los estudiantes en todos los niveles educativos. Este enfoque busca asegurar la sostenibilidad y permanencia de la educación vial como parte integral del sistema educativo hondureño.

La institución policial reconoce la necesidad de abordar múltiples causas de la siniestralidad vial, incluyendo la limitada cultura de educación vial. En este sentido, se han implementado programas concretos, como la capacitación vial en centros educativos, empresas e instituciones públicas. Además, se llevan a cabo campañas de comunicación en materia de prevención y seguridad vial, con colaboración de diversas instituciones y empresas como el Grupo América y Motomundo.

En cuanto al segundo eje estratégico, se ha propuesto el fortalecimiento legal y operativo de la DNVT, con énfasis en la mejora de la Unidad de Patrulla de Carretera. Este fortalecimiento incluye la adquisición de nuevos vehículos para ampliar la cobertura en la red vial del país. Además, se está trabajando en aumentar la cantidad de personal, una medida considerada esencial para alcanzar los objetivos planteados. Para respaldar estas iniciativas, se han realizado propuestas de proyectos ante instancias como el Consejo Nacional de Seguridad Vial, lo que ha permitido la aprobación de la compra de vehículos motorizados listos para operar.

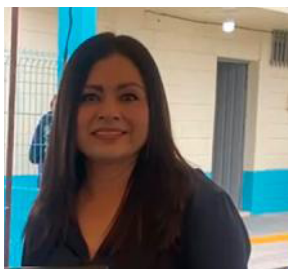
El tercer eje estratégico se enfoca en la corresponsabilidad interinstitucional. Esto implica la creación de una política de Estado que comprometa a diferentes instituciones y sectores a participar activamente en la reducción de la siniestralidad vial. Se busca que esta política no sea exclusiva de la Dirección Nacional de Vialidad y Transporte, sino que sea adoptada y sostenida por todos los sectores de la sociedad. Este enfoque, orientado como un plan de gobierno, pretende abordar la siniestralidad vial de manera integral y duradera.

Honduras se enfrenta a un desafío significativo en términos de siniestralidad vial, y la institución policial está adoptando un enfoque integral para abordar esta problemática. La combinación de educación vial, fortalecimiento operativo, coordinación interinstitucional y políticas integrales busca reducir las cifras de accidentes de tránsito y mejorar la seguridad vial en el país.



# Campaña publicitaria de alto impacto en materia de seguridad vial en el país

M.Sc. Carolina Rodríguez  
Radio América



Radio América ha tomado la batuta de los medios de comunicación para dirigir una campaña de prevención y educación vial. Esta campaña de concienciación ha sido denominada “frenemos los accidentes y l tragedias viales”.

En ese sentido esta casa de radio hace un paréntesis en su programación para hablar sobre la temática de los accidentes viales, mismos que dejan luto y dolor en la familia hondureña. La idea es potenciar esta campaña a fin de prestar más atención a una situación social que para muchos pasa desapercibida. Las Naciones Unidas han considerado los accidentes viales como una epidemia silenciosa que cada año cobra la vida de al menos 1.3 millones de personas en el mundo. Los accidentes viales, una «pandemia silenciosa» que cada año cobra la vida de 1.3 millones de personas en el mundo.

Este tipo de contenidos buscan crear conciencia en la población, ya que las familias hondureñas sufren a diario por este tipo de percances los cuales tienen múltiples causas. Alguien debe levantarse para hacer algo a

fin de ayudar a disminuir las sorprendentes cifras de accidentes viales. Las estadísticas son frías y dolorosas.

Este proyecto tiene el acompañamiento de aliados estratégicos como el sistema 911, la DNVT y otros socios de carácter internacional como Naciones Unidas y la Organización Panamericana de la Salud (OPS).

En Honduras, cada día mueren en promedio entre 4 y hasta cinco personas producto de los accidentes de tránsito en los distintos ejes viales del territorio, este tipo de percances se ha vuelto una normalidad en la sociedad hondureña, pareciera que perdemos importancia hasta que toca un familiar, ya es tiempo de dejar de ver las estadísticas y nos preocupemos por la vida humana como un bien principal.

Precisamente por esto Grupo América a través de Radio América ha dado paso en su programación habitual la campaña que tiene como objetivo frenar las tragedias viales.


La realización de una campaña de prevención y educación vial en Honduras, al igual que en muchos otros lugares, es fundamental por varias razones, en primer lugar está el tema de la seguridad vial ya que Honduras enfrenta desafíos significativos en términos de seguridad vial, con altas tasas de accidentes de tránsito y un número considerable de lesiones y muertes relacionadas con el tráfico. Esta campaña educativa puede ayudar a concientizar a los ciudadanos sobre la importancia de adoptar comportamientos seguros en la carretera y reducir la incidencia de accidentes. Otro factor muy importante es lograr un cambio de comportamiento en los ciudadanos, para eso la educación vial tiene el potencial de cambiar el comportamiento de los conductores, peatones y ciclistas. Al informar a la población sobre las normas de tráfico, el respeto mutuo en la carretera y la importancia de seguir las reglas, se puede fomentar un ambiente vial más seguro.

También la implementación de medidas de prevención puede contribuir significativamente a la reducción de lesiones y fatalidades en accidentes de tránsito. La educación sobre el uso correcto del cinturón de seguridad, el respeto de los límites de velocidad y otras prácticas seguras puede marcar la diferencia. Así mismo, la concientización sobre el respeto a las normas de tráfico no solo mejora la seguridad, sino que también puede contribuir a la eficiencia del tráfico. Cuando los conductores están bien informados sobre cómo comportarse en la carretera, se reducen los embotellamientos y se mejora el flujo vehicular.

Además es importante recordar que los accidentes de tráfico tienen un impacto económico negativo en términos de costos médicos, reparación de vehículos, pérdida de productividad y otros gastos asociados. Una campaña de educación vial puede ayudar a reducir estos costos al prevenir accidentes.

Con todo esto estamos cumpliendo las normativas internacionales ya que en muchos países, incluidos los de América Latina, buscan cumplir con normativas internacionales en materia de seguridad vial. La implementación de campañas de prevención y educación vial es un paso importante para cumplir con estos estándares y mejorar la seguridad en las carreteras.

# Experiencia y soluciones implementadas por los países de la región



Los participantes en los paneles expusieron la experiencia de los países de la región en la solución de los principales problemas de tránsito y las acciones que han llevado a cabo para lograr una movilidad más segura en sus principales áreas urbanas. Se desarrollaron dos paneles “Incidencia e impacto de la educación vial para la promoción de una movilidad segura”, con la participación de representantes de El Salvador, Costa Rica y Guatemala”; y “Experiencias en el ámbito de diseño y organización vías urbanas y uso del transporte público alternativo”, en cuyo diálogo tomaron parte representantes de Chile, México y Panamá.

# Incidencia e impacto de la educación vial para la promoción de una movilidad segura

República de El Salvador  
Dirección General de Tránsito  
Abogado Alfredo Alvayero



La movilidad es un derecho y una necesidad básica del ciudadano que, inevitablemente, implica riesgos y efectos no deseados: colisiones, choques, atropellos... Situaciones que se traducen en una siniestralidad que hay que reducir con las herramientas y opciones que nos ofrece la seguridad vial. En este

contexto, la educación es una de las herramientas más eficaces. Pero ¿qué es la educación vial?

Es una acción educativa diseñada, implementada y evaluada de forma sistemática para favorecer la convivencia en los espacios públicos, asumiendo responsabilidades y aplicando normas de seguridad individuales y colectivas. A pesar de las bondades que plantea, en El Salvador se han presentado algunas dificultades para fortalecer la educación vial, tales como el excesivo desconocimiento del tema, no se tiene conciencia de su importancia, no existe interés para fortalecer los conocimientos y no hay exigencias legales para tener procesos de formación continua.

### **¿Qué podemos hacer con base en la evidencia?**

Lo primero que hay que hacer es analizar las incidencias particulares del país y/o región. Profundizar en las principales causas de siniestralidad. Para el caso, en El Salvador hemos realizado tres estudios observacionales de comportamiento. Asimismo, hemos saldado una deuda histórica con el funcionamiento del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, que ya ha cumplido su segundo aniversario.

Este observatorio ha logrado posicionar el tema de la seguridad vial mediante análisis estadísticos, integración y minería de datos, desarrollo de estudios, y geolocalización de puntos críticos de siniestralidad vial, entre otras iniciativas.

### **La importancia de los datos en la educación y seguridad vial**

Recordemos que lo que no se mide no se conoce y lo que no se conoce no se puede mejorar”.

En El Salvador, nos enfocamos en educar sobre nuestra situación estadística en cuanto a la siniestralidad vial, pues detrás de cada dato hay vidas. Por esta razón, a través del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, hemos trabajado para posicionar y concientizar sobre este tema mediante la promoción de datos. Como resultado positivo, este año hemos logrado una reducción del 7% en el número de fallecidos por siniestros viales.

Nuestra prioridad es la educación y formación, por ello hemos realizado acciones a corto plazo, como capacitaciones focalizadas en grupos vulnerables (motociclistas y peatones) y conductas indeseadas (conducción peligrosa). Hemos fortalecido los conocimientos de los formadores de conductores, dándoles capacitaciones sobre temas relevantes de seguridad vial y cambios normativos o de señalización vial. También hemos implementado campañas comunicacionales sobre seguridad vial.

## República de Costa Rica

### Consejo de Seguridad Vial de Costa Rica

#### Máster Roy Rojas



“El acto educativo más sublime que existe en la seguridad vial es un policía en la carretera haciendo cumplir la normativa. El acto más sublime es ver a un policía cuando detiene a un conductor y le dice el cinturón de seguridad le puede salvar la vida a usted y a todos los que anda ahí”.

La educación vial es un tema muy común en los países latinoamericanos, muchos países dicen tener programas de educación vial buenísimos y resulta que el enfoque de ese sistema seguro que presume ser el más moderno, es solo una copia de lo que hacen otros países desarrollados. Esto está bien, pero se debe contextualizar y adaptar a las necesidades que se presentan aquí.

El concepto de seguridad vial siempre ha sido reaccionar a lesionados y muertos, pero ahora debemos ir a un concepto moderno, desarrollar un proceso de movilidad segura, sostenible y saludable, garantizando la protección de las poblaciones según las características de nuestro contexto, de ciudades como Tela, Tegucigalpa, San Pedro Sula; hay que considerar que cada uno de estos sitios tiene patrones de movilidad diferentes. Cuando logramos entender el moderno concepto de movilidad urbana, cómo se mueve nuestra gente y en qué tipo de vehículos lo hace, entonces planteamos lo que debemos enseñar en educación vial. En este proceso hay que tomar en cuenta dos aspectos: ¿qué debemos de enseñar? y ¿qué tenemos que garantizar?

Debemos garantizar que los diseños de nuestras infraestructuras estén debidamente equipados para compensar el error humano, ese es el enfoque principal del sistema seguro. Este tipo de educación en Europa no es necesario porque ellos ya han pasado procesos sostenidos de educar a sus poblaciones y en la actualidad no lo ocupan, al igual que no ocupan la movilidad urbana sostenible porque ya sus ciudades están debidamente equipadas para eso, ellos ahora tienen otros desafíos. Nosotros, en América Latina seguimos teniendo desafíos, tenemos un analfabetismo en el tema de movilidad tremendo en nuestros países.

Los conceptos de movilidad segura son un filtro de un pequeño grupo de privilegiados que somos los que andamos en esto, que nos trasladamos en aviones, y andamos compartiendo estos temas con ustedes. Pero al preguntar al que está ahí afuera ¿qué sabe de lo que nosotros sabemos aquí? Absolutamente nada. Debemos tratar precisamente eso, transmitir a nuestras poblaciones este conocimiento que nosotros manejamos.

La educación vial no es efectiva, esto es una evidencia científica. Pero nosotros no podemos sólo partir de una forma totalitaria, dogmática, de que nuestros países no necesitan educarse. Claro que necesitan educarse, pero no a través de la misma educación tradicional. Hay una frase que dice: “entrenemos y eduquemos al conductor del futuro”, pero el niño todavía no es conductor y quizás en el futuro tampoco lo sea, lo estamos condicionando a que sea un conductor de carro y eso es lo que queremos eliminar. Lo ideal es que se mueva en el transporte público, ya que es más seguro que el auto. Por eso los procesos educativos hay que verlos diferentes. Lo que la evidencia demuestra es que efectivamente los procesos educativos tienen que ser sostenidos en el tiempo de generaciones, para poder evaluar hay que enseñar de acuerdo a la necesidad de cada etapa y curso de vida. Porque no es lo mismo educar a un niño que educar a un adolescente o un joven.

El tema de la movilidad segura es un tema de responsabilidad corporativa. En Costa Rica tenemos un programa hace más de 20 años que

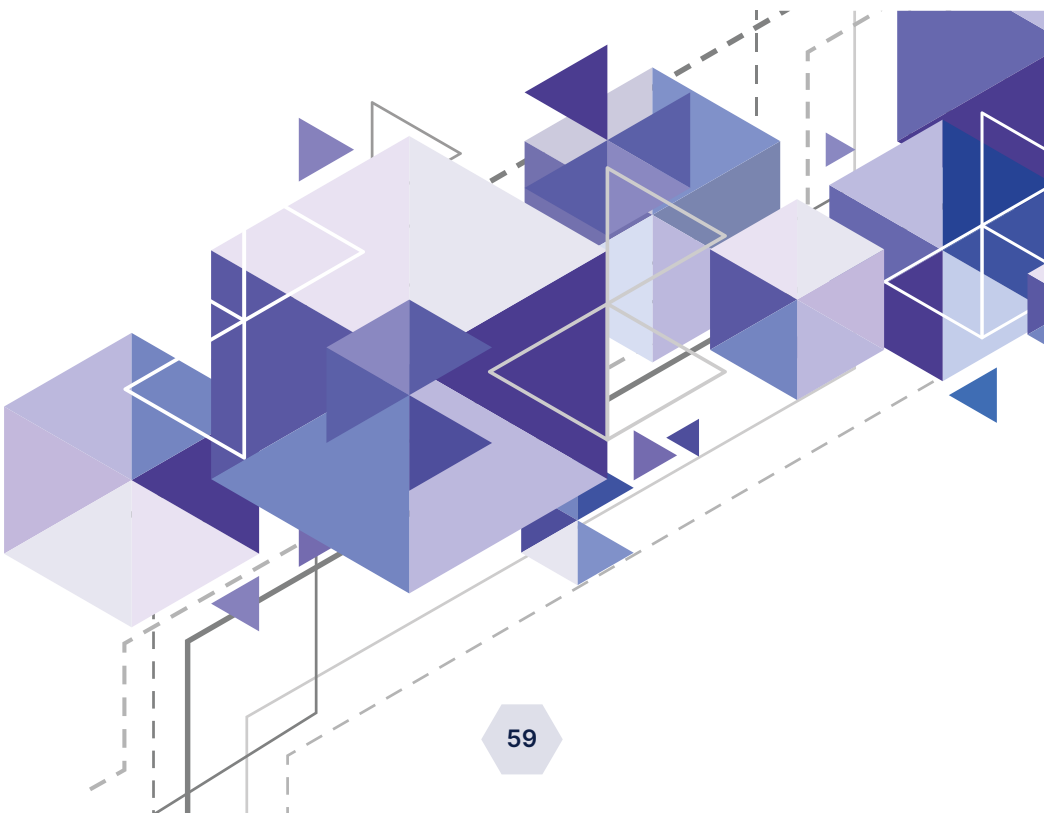
se llama Centros Educativos Seguros; no somos nosotros los que vamos a las escuelas, nosotros formamos y entrenamos a los maestros, también hay otros que forman a los profesores de secundaria y los de secundaria son los que forman a los chicos para que ellos posteriormente puedan acceder a una licencia de conducir. Pero el enfoque no sólo es para manejar, sino para que sepan que se tienen que desplazar en un sistema que tiene peatones, personas con discapacidad, que tiene adultos mayores, jóvenes, que tiene mujeres y que las mujeres se mueven muy diferente a nosotros. Tenemos que revisar los modelos pedagógicos. ¿Cómo estamos enseñando? Evaluar ¿qué es más efectivo o no es efectivo? Usualmente, nosotros enseñamos lo que se llaman habilidades inferiores. Las habilidades inferiores tienen que ver con la maniobrabilidad de un vehículo. La enseñanza debe acordar también las habilidades superiores. Las habilidades superiores tienen que ver con el conocimiento del riesgo que comporta andar sobre una motocicleta, por ejemplo.

En Costa Rica, llevamos a cabo campañas con el objetivo de fortalecer la labor policial. Para iniciar una campaña, nos desplazamos al campo y recopilamos datos mediante grupos focales y trabajo con los segmentos más vulnerables de la población. A partir de estos datos, realizamos un estudio técnico que entregamos a la productora para que ejecute la campaña de manera óptima. La efectividad de las campañas, según la ciencia, radica en la combinación de factores. Si se aborda sólo un factor de riesgo, la campaña no resulta efectiva sin el respaldo de la labor policial en la carretera. Por ejemplo, si trabajamos en la promoción del uso del casco, la campaña debe mostrar adecuadamente cómo colocarlo, verificar la certificación y, al mismo tiempo, involucrar a los agentes de tránsito.

En el proceso educativo, explicamos a la población la importancia del cumplimiento de normativas, como el uso del casco. Durante la primera semana, brindamos información detallada sobre cómo y por qué deben seguir las recomendaciones. Luego damos tiempo a la población para adaptarse al cambio y al no seguir las recomendaciones se procede a cumplir con la normativa. La labor policial en la carretera se concibe como un proceso

educativo en curso. Cuando detenemos a alguien, explicamos que no sólo estamos aplicando la ley, sino también salvaguardando la vida de esa persona y de otros. El desafío radica en transformar los procesos de aplicación de la normativa de simples medidas punitivas a iniciativas destinadas a salvar vidas y promover la seguridad, la sostenibilidad y la salud en la movilidad.

La educación en América Latina es necesaria, debe ser un proceso permanente, no debe ser un proceso técnico, debe ser combinado entre los valores y comportamientos seguros, para lograr una movilidad más segura, equitativa e inclusiva. Educar en seguridad vial no es sólo decir vamos a reaccionar a lesionados, a muertos y accidentes, sino vamos a favorecer, vamos a facilitar que los desplazamientos de las personas sean seguros, sostenibles y saludables.



República de Guatemala  
Departamento de Tránsito  
Dirección General de la Policía Nacional Civil  
Lic. Julio Chaicoj



### ¿Qué se ha hecho?

1. Fortalecimiento del marco normativo relacionado a la Educación Vial:
  - Ley y Reglamento de Tránsito de Guatemala;
  - Ley y Reglamento del Servicio Cívico;
  - Convenio entre el Ministerio de Gobernación y el Ministerio de Educación para abordar el tema de la seguridad vial en Guatemala;
  - Guía de Educación Vial para docentes de nivel primario (beneficiará a más de 2 millones de niños).
2. Capacitación y concientización en materia de Educación Vial
3. Campañas de Seguridad vial a todo tipo de usuarios (en 3 idiomas)
4. Generación del primer plan de movilidad urbana en el país (AMG) con KOICA.

Los objetivos de la movilidad urbana de Guatemala son mejorar la calidad de vida de la población. Disminuir los tiempos de viaje. Promover el uso de transporte público. Incidir en proyectos de renovación urbana e incrementar la competitividad a nivel país.

### ¿Hacia dónde vamos?

1. Generación e implementación del primer plan de movilidad urbana en el país (AMG);
2. Incidir mediante la educación vial en la reducción de los siniestros viales y sus consecuencias.
3. Destinar recursos económicos (financiamiento) por parte del gobierno

para la Seguridad vial.

4. El desarrollo de una planificación que trascienda gobiernos (institucionalización).
5. Redoblar los esfuerzos en cuanto a la aplicación de la “Guía de educación vial para docentes de nivel primario”.
6. Priorizar el trabajo interinstitucional e interdisciplinario relacionada con la educación vial.
7. Creación de infraestructura peatonal y para motociclistas
8. Campañas de concientización que informen y eduquen a la población.
9. Operativos de control y sanción.
10. Como conclusiones podemos decir que el crecimiento de las ciudades conlleva a redoblar los esfuerzos para poder brindar una movilidad más segura a los usuarios de la vía pública.
11. Es de vital importancia conocer la realidad de cada país mediante los datos estadísticos.
12. Es necesario incorporar la educación vial en el pénsum de estudio nacional.
13. Es necesario incorporar infraestructura y nuevos medios de transporte, sostenibles, seguros, económicos, incluyentes, para mejorar la calidad de vida de los usuarios de la vía pública.
14. Los gobiernos deben tomar la responsabilidad de la seguridad y la educación vial como prioridad y configurar un modelo de transporte público más eficiente para mejorar la competitividad del sistema productivo.

Que los gobiernos tomen la responsabilidad de la Seguridad Vial y la educación vial como prioridad y configurar un modelo de transporte público más eficiente para mejorar la competitividad del sistema productivo.

# Experiencias en el ámbito del diseño, organización de vías urbanas y uso del transporte público alternativo

República de Chile  
Dirección de Tránsito  
Teniente Coronel Estrella Sotelo



Con el objetivo de mejorar los tiempos de viaje de los usuarios de buses del transporte público en Santiago y regiones, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dispuso de una serie de vías priorizadas para el transporte público que son controladas por Inspectores Fiscales del Programa

Nacional de Fiscalización de Transportes de forma remota, a través de cámaras automatizadas, y también de manera presencial en la vía pública por parte de Carabineros de Chile. Para ello se crearon vías priorizadas, como la “pista sólo bus”, el “corredor de buses” y la “vía exclusiva”.

## **Pista sólo bus**

Se genera cuando en una calle de dos o más pistas de circulación, la o las pistas ubicadas al costado derecho están, están destinadas a la circulación de buses del transporte público de pasajeros.

## **Corredor de buses**

Son vías en que existen una o más pistas de uso exclusivo para buses del transporte público, las que se encuentran generalmente en la calzada central de la vía.

Son vías exclusivas aquellas en que todas las pistas de circulación de una calle son destinadas únicamente a buses del transporte público de pasajeros. Estas vías funcionan mayoritariamente en horario pico, por ejemplo de las 7:30 a las 10:00 horas, y de las 17:30 y las 21:00 horas, de lunes a viernes, excepto los días festivos.

## **Medios alternativos**

Se consideran medios alternativos de transporte aquellos que tienen como finalidad resolver los problemas de contaminación. El Estado debe promover su utilización. En Chile existen alternativas de transporte que han sido incentivadas tanto por el Ejecutivo como por privados, mediante servicios de transporte pagados, promociones y diversificación de pagos. Algunas medidas que se han tomado son fomentar el uso de ciclos o bicicletas, la construcción de ciclovías, la habilitación de espacios públicos para vehículos de arriendo, los ciclos de arriendo y la flota de buses eléctricos más grande fuera de China Taxi, además del empleo de app (Ley EAT). Con el recambio de buses, el sistema de transporte capitalino ha contribuido a reducir los niveles de contaminación ambiental y acústica. Según estudios realizados por el Ministerio de Medio Ambiente en 2022, un 60% de los usuarios y un 75% de los conductores aseguran que los niveles de ruido han disminuido. Esto es un éxito para nuestro país en materia vial.

## República de México Instituto de Recursos Mundiales M.Sc. Sonia Aguilar



Es importante reflexionar acerca de los peligros que existen en torno al desplazamiento y movilidad de las personas.

Actualmente en muchos lugares hay falta de infraestructura y ordenamiento adecuado. El transporte público de pasajeros tiene que ser un transporte ordenado, tiene que ser un transporte limpio, puntual y eficiente.

Es importante recordar que tienen el mismo derecho a movilizarse tanto las personas que van en auto como quienes se conducen en bus o caminando. ¿Cuál la diferencia? Que no todas tienen la misma seguridad. ¿Por qué? La infraestructura no está ofreciendo alternativas para atender las necesidades de todas las personas, lo que significa que no está facilitando la movilidad plenamente. Para lograr esto se deberían atender los siguientes aspectos:

- El mantenimiento, la iluminación, la vigilancia, la actividad en el espacio público.
- ¿Qué pasa cuando un espacio está deshabitado, está solo, es inhóspito? Pues muchas veces no vamos a estar motivados para estar en ese espacio.
- Es importante poner las necesidades de las personas y usuarios en el centro del problema.

Hay que considerar a las personas con discapacidad, niñas, niños, peatones, etc. La movilidad debe ser inclusiva.

Según la pirámide de movilidad, en primer lugar se encuentran los peatones; en este peldaño se incluyen: adultos, niños, personas mayores y personas con movilidad reducida, para los que se deben diseñar espacios especiales, adaptables a ellos. En cambio, tenemos una diferencia entre la vulnerabilidad y la velocidad bien fuerte. ¿Por qué debemos incorporar velocidades seguras?:

- Una de cada tres fuentes a nivel global involucra el factor de riesgo de velocidad en el caso de accidentes.
- Las zonas de baja velocidad son aquellas donde los vehículos se movilizan a 30 km por hora, ya que si una persona es atropellada tiene el 90% de probabilidades de sobrevivir. Cuando tenemos zonas de baja velocidad, en realidad estamos priorizando a las personas más vulnerables.
- ¿Cuáles son las zonas donde tenemos usuarios vulnerables? Hospitales, parques, escuelas... es ahí donde debemos gestionar porque la velocidad segura es aquella donde podemos prevenir muertes y lesiones. Pueden suceder los eventos viales, pero nadie se debería estar muriendo en las calles.
- Si se tiene enfrente una escuela, entonces la velocidad no puede ser mayor a 30 km por hora. Hay que recordar que se debe proteger al ser humano, no se deben diseñar las vías para autos, para los objetos, deben diseñarse para las personas, que son los usuarios. Hay que tener presente que la seguridad vial tiene que ser evaluada en todo momento, cada acción que hagamos tiene que tener un indicador, porque cómo sabemos si estamos actuando bien o mal si no tenemos indicadores.

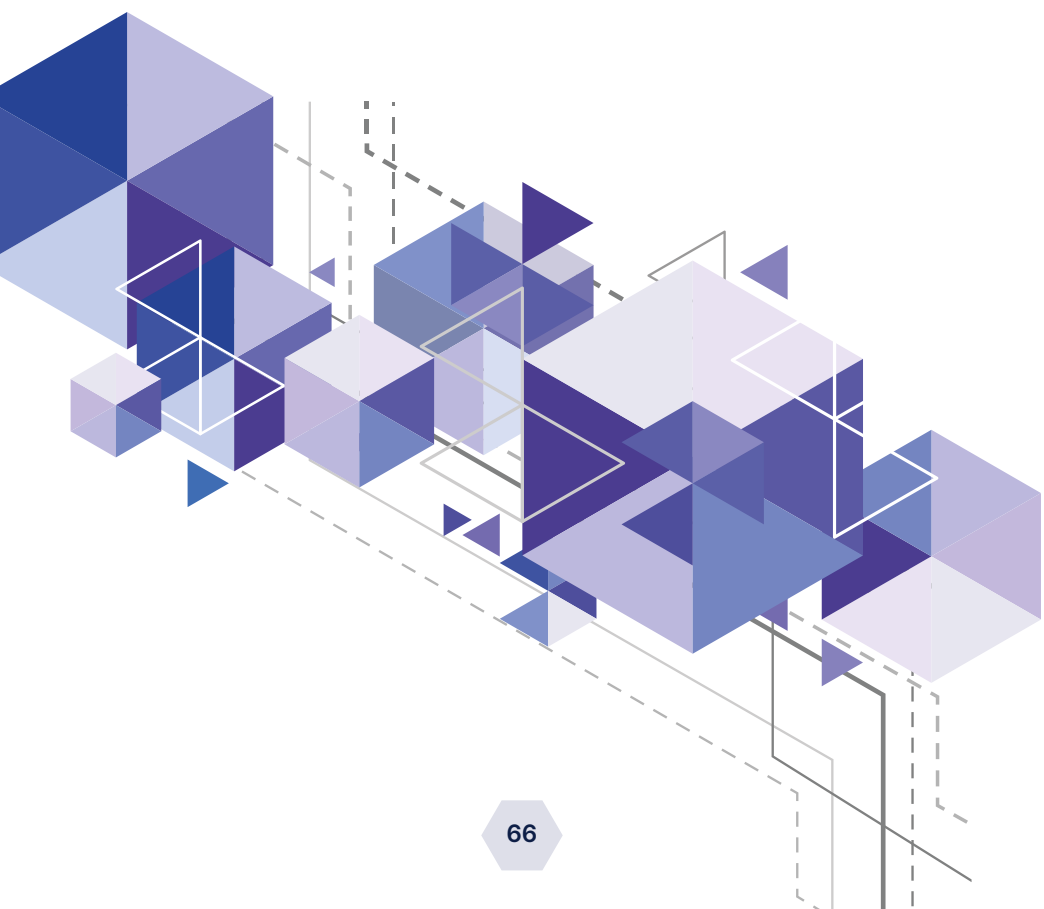
### **Las herramientas**

Las herramientas digitales deben de alinearse y ser un input para la infraestructura. ¿Por qué? Porque entonces estamos planeando estas ciudades inteligentes. Y las estamos planeando con información real. Nos sirven para priorizar acciones. Para tomar decisiones basadas en evidencia. Para ser un peso eficiente en los recursos y para comunicar mejor.

### La clasificación de las vías

Gestionar la velocidad va más allá de implementar señales. Requerimos auditorías. Requerimos inspecciones. Medidas de recuperación, regulación y control.

Si hay una recomendación que les puedo dar es: comiencen por gestionar la velocidad y fortalezcan sus capacidades de prevención de accidentes.



## República de Panamá Dirección de Tránsito M.Sc. Ramón Tapia



La República de Panamá es una gran franja ístmica con una superficie total de 75,517 kilómetros cuadrados. Su población en el último censo, en 2023, era de 4,202.572 habitantes.

En Panamá, el 26% de la población tiene auto propio y el 74% no posee vehículo. Conocer estos datos es importante para entender y mejorar la movilidad.

### **Diseño y organización de vías urbanas**

Los datos permiten organizar las vías adecuadamente. En Panamá, para garantizar una buena organización de la movilidad vial existe el “Manual de revisión de planos del MOP”. Recientemente se actualizó este documento, algo que no pasaba hace 20 años. Este proceso permitió una colaboración con diversos sectores. La actualización aborda la transparencia, la digitalización y presenta un nuevo checklist para evitar la discrecionalidad en la aprobación de planos. También incluye secciones y especificaciones mínimas para servidumbre y pavimento en distintos tipos de desarrollo urbano.

Este manual comprende una sección de ciclovías y ciclorrutas. Es importante porque se ha normado el diseño y uso de ciclovías y ciclorrutas. Se han establecido anchos mínimos de 1.50 metros en un sentido y 3.10 metros en doble sentido. El denominado cajón bici es de 3 a 5 metros, y se encuentra detrás del paso de cebra, diferenciado de la calzada mediante textura, material y color. La velocidad máxima es de 30 km/h.

Al elaborar sus propuestas para la ejecución de un proyecto ajustado a las necesidades de movilidad del país, que apoye la planificación y priorización de las inversiones viales a nivel urbano e interurbano y facilite la gestión eficiente y eficaz de los recursos, los proponentes deben considerar las condiciones en las cuales se encuentra la información de los activos viales existentes, y tienen la obligación de que las propuestas sean compatibles en grado tal que permitan la ejecución eficaz y eficiente del plan.

En Panamá, con base en estas premisas hemos construido la siguiente infraestructura de transporte:

- Sistema MiBus, operado por Transporte Masivo de Panamá.
- SA (TMPSA), empresa 100% pública, con concesión para el servicio de transporte público en Ciudad de Panamá.
- Terminal de autobuses de Albrook.
- Proyecto Movilidad Activa.
- Ciclovía Volcán.
- Ciclovía Cinta Costera.
- Ciclovía Volcán.

# Mesas de trabajo y diseño de soluciones para Honduras

Para diseñar las soluciones a la problemática se siguió la metodología de mesas de trabajo, que sirvieron como estrategia de recopilación y sistematización de información. Se organizaron dos jornadas de mesas de trabajo, una para plantear el problema y otra para establecer soluciones. En todas las mesas se establecieron preguntas generadoras y hubo discusión con base en ellas. Se hizo una pregunta generadora sobre la problemática y otra sobre las alternativas de solución, por mesa. Esta pregunta se entregó a los participantes en un papel; cada uno de ellos escribió sus respuestas y luego se compartieron con la mesa.

El moderador identificó puntos en común y divergencias que dieron origen a nuevas alternativas en las respuestas, para conducir el diálogo.

En cada mesa hubo un moderador que tenía la misión de compartir la hoja resumen con la situación problemática, plantear las preguntas generadoras, guiar y evitar que el diálogo se desviara del objetivo.

## Soluciones planteadas por las mesas de trabajo a cada problema

### Mesa 1: Educación vial

Responsables de la mesa	<ul style="list-style-type: none"><li>• Subcomisionado Daniel Merino Castro</li><li>• Comisario de Policía Wilmer Valladares Antúnez</li><li>• Subcomisario Roger Eduardo Martínez Betanco</li><li>• Subinspectora auxiliar Rosa Amalia Vallejo</li></ul>
-------------------------	---

Al abordar este tema se debe tomar en cuenta que existen diversas dificultades, entre ellas la limitada o casi nula educación vial en Honduras, así como la falta de actores que intervengan en los procesos de formación y toma de decisiones, ante la carencia de políticas públicas dirigidas a la seguridad y movilidad vial.

Para brindar soluciones a estas problemáticas, los responsables de esta mesa técnica han propuesto las siguientes estrategias:

- Reglamentar y certificar espacios de estudio para conductores novatos del transporte de carga y pasajeros.
- Implementar estrategias pedagógicas dirigidas a los postulantes de permisos de conducir de instituciones escolares y de empresas privadas, donde se fomente una conciencia de responsabilidad social.
- Proponer ante la Secretaría de Educación la incorporación de una clase relacionada con tránsito y la movilidad responsable en la Currícula Nacional Básica.
- Propuesta de articulación en un plan estratégico interinstitucional enmarcado en la corresponsabilidad de los diferentes actores de la educación sobre seguridad vial.
- Establecer y reglamentar los procesos de formación y certificación de los diferentes escuelas o centros de educación vial encargados de la extensión de certificados de conducir.

## Mesa 2: Diseño y organización de vías urbanas

Responsables de la mesa

- Secretaría de Infraestructura y Transporte
- Alcaldía Municipal
- Dirección Nacional de Vialidad y Transporte
- Instituto de la Propiedad

Las vías urbanas son un elemento fundamental de la infraestructura de cualquier ciudad. Su diseño y organización tienen un impacto significativo en la calidad de vida de los ciudadanos. En Honduras existen problemas relacionados con este tema, el equipo de esta mesa técnica identificó los siguientes:

Falta de iluminación y señalización, mal estado de las vías y escasa o inexistente inclusión a discapacitados. Poca regulación en el uso de las vías para el transporte público y bahías para su abordaje, además de inseguridad a causa de la delincuencia. Falta de estacionamiento en muchas de las entidades públicas y privadas. Falta de regulación de horarios para las reparaciones de vías, que muchas veces se realizan en horas pico. Incumplimiento de horario para ingreso de vehículos pesados a las zonas urbanas. Falta de estudio y actualización en las redes viales de acuerdo con el crecimiento del parque vehicular. No se hacen regulaciones y revisiones periódicas de los vehículos para la circulación. Falta de regulación y ordenamiento de los vendedores ambulantes en las vías públicas.

Para la solucionar estos problemas, la mesa propone lo siguiente:

- Implementar horarios nocturnos o de fines de semana para la reparación de las vías.
- Coordinación y gestión interinstitucional para la actualización del parque vehicular.
- Coordinar y gestionar la regulación de vendedores ambulantes, considerando su reubicación a lugares idóneos.
- Actualización de reglamentos y normativas para regular la movilidad.
- Plantear soluciones innovadoras, basadas en evidencia e inclusivas para solucionar la problemática vial.
- Sancionar el incumpliendo y eficientar el servicio del transporte público.
- Hacer un diagnóstico de puntos críticos interinstitucionales para facilitar la colaboración en materia de prevención.
- Adquirir equipo moderno para garantizar el control de las vías de comunicación.
- Aumentar la supervisión y la sanción.

### Mesa 3: Optimización y nuevas alternativas de transporte público

Responsables de la mesa

- Secretaría de Infraestructura y Transporte
- Alcaldía Municipal
- Dirección Nacional de Vialidad y Transporte
- Instituto de la Propiedad

El transporte público no funciona eficientemente en las principales ciudades de Honduras y esto dificulta que la ciudadanía pueda movilizarse de forma rápida y segura, afectando la actividad económica y la calidad de vida de las personas. En el desarrollo de esta mesa de trabajo los miembros identificaron algunas causas de esta problemática, por ejemplo, no existe un censo de las unidades de transporte público en todas las modalidades, ni registro de los conductores y ayudantes, sumado a esto, la falta de señalización vial y terminales adecuadas imposibilita la comodidad y seguridad de los ciudadanos. Para contribuir a solventar esta problemática, los miembros de esta mesa han propuesto las siguientes soluciones:

- Realizar un inventario de las unidades de transporte urbano e interurbano.
- Verificar el estado físico de las unidades de servicio de transporte.
- Tener un registro de propietarios de las unidades, conductores y ayudantes, verificándolos a través de sus antecedentes penales y policiales.
- Idealmente, los conductores y ayudantes del transporte público deberían usar uniforme y credencial que los identifique.
- El cobro de pasaje debe ser de forma electrónica, utilizando tarjetas y aplicaciones móviles.
- Debe existir una forma de vigilancia electrónica a través de cámaras de seguridad instaladas en todas las unidades de transporte, tarjetas de acceso biométricas, GPS o botones de pánico.
- Mejorar la ingeniería vial a través de especialistas del colegio de ingenieros.
- Capacitar a los empleados de las empresas por rubro de transporte, en educación vial y educación emocional, inculcando valores.
- Invertir en infraestructura y mantener en buenas condiciones las carreteras, puentes y estaciones de autobuses.
- Modernizar la flota vehicular del transporte público, promoviendo la incorporación de autobuses electrónicos y otros medios de transporte más eficientes y menos contaminantes.

## Mesa 4: Estrategias para la reducción de accidentes

Responsables de la mesa

- Secretaría de Infraestructura y Transporte
- Alcaldía Municipal
- Dirección Nacional de Vialidad y Transporte
- Instituto de la Propiedad

En Honduras, el gran número de accidentes viales es un problema grave que a diario pone en riesgo la vida de miles de ciudadanos. A partir de esto, la mesa de trabajo analizó plasmó algunos de los factores que inciden en este incremento de accidentes y cuáles pueden ser las soluciones. Es evidente que el exceso de velocidad, combinado con el consumo de drogas y alcohol, puede desencadenar consecuencias terribles. Sumado a esto, otro problema evidente es la débil aplicación de la ley y la poca regulación en la importación de vehículos nuevos y usados. Para contrarrestar este flagelo, la mesa ha propuesto las siguientes soluciones:

- Instalación de reductores de velocidad en ciudades y zonas restringidas.
- Instalación de señales que indiquen los límites de velocidad.
- Instalación de un sistema de fotomultas en puntos estratégicos.
- Operativos combinados para detección de drogas y alcohol en el sector transporte de personas y de carga.
- Promover la certificación de vehículos importados.
- Elevar el tema de seguridad vial a través del CNSV ante el Poder Ejecutivo
- Capacitar a los funcionarios policiales para una aplicación efectiva de la Ley.

## Mesa 5: Uso de los datos científicos interinstitucionales para la reducción de los siniestros y la mejora de la seguridad y movilidad vial

Responsables de la mesa

- Secretaría de Infraestructura y Transporte
- Alcaldía Municipal
- Dirección Nacional de Vialidad y Transporte
- Instituto de la Propiedad

Los datos técnico-científicos recopilados en diferentes fuentes ayudan a comprender las causas y los factores que contribuyen a los siniestros viales. Al analizarlos se pueden identificar patrones, tendencias, áreas y zonas problemáticas específicas. Estos datos permiten a las autoridades aplicar medidas preventivas y diseñar estrategias de seguridad vial más efectivas. Ante esto, la mesa de trabajo identificó los siguientes problemas: falta de un registro y manejo inadecuado de los datos existentes, alto índice de siniestralidad vial, falta de cultura vial, falta de personal capacitado para la recopilación de datos e inexistencia de herramientas y formatos para la recolección de los mismos. Para contrarrestar estos problemas propone lo siguiente:

- Colaboración y coordinación entre las instituciones para aplicar estrategias que mejoren la recolección y el manejo de los datos.
- Concientizar e implementar programas a través de diferentes órganos e instituciones del Estado para garantizar un manejo adecuado de los datos.
- Realizar convenios y compromisos con las diferentes instituciones para el diseño de un sistema integral que permita manejar estadísticas provistas por diferentes organizaciones.
- Capacitar y profesionalizar al personal debido y competente para trabajar con los datos y aplicaciones necesarias.
- Evaluar y retroalimentar de forma continua al personal encargado de la recopilación de datos.

# Ejes transversales de la movilidad urbana



A partir de los resultados del simposio, las propuestas multisectoriales que en él se elaboraron, los análisis de cumplimiento del Plan Nacional de Tránsito y la Planificación Estratégica de la Policía Nacional de Honduras, se identifican cinco ejes fundamentales para garantizar una movilidad urbana segura y sostenible: infraestructura, formación o educación vial, fortalecimiento institucional e interinstitucional, uso de datos o prevención basada en evidencias y seguridad vehicular en las calles y carreteras.

Estos ejes tienen a su vez subejos que representan acciones o actividades que deben realizarse en el marco de un plan de acción que articule los esfuerzos de toda la sociedad para hacer más segura y sostenible la movilidad en los ejes carreteros. Esto debe manifestarse primero en la reducción de los accidentes, los lesionados, las muertes y las pérdidas económicas. Finalmente, todo esto tendrá un impacto en la preservación de la salud de la población y en la mejora de la economía del país.

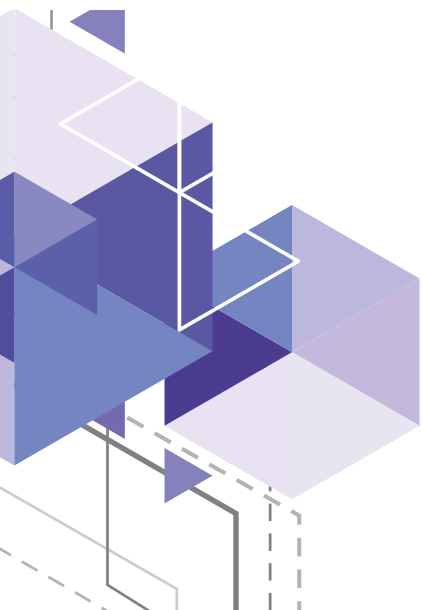
Definición	Eje	Subejos
<p>Comprende toda obra física que contribuye a la movilidad de las personas mediante diferentes medios, en condiciones de seguridad y sostenibilidad ambiental.</p>	<p>Infraestructura.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Crear vías que faciliten y promuevan la movilidad y la salud de las personas (infraestructura para personas no para vehículos).</li> <li>• Crear vías que faciliten la movilidad vehicular en convivencia con las personas.</li> <li>• Crear vías para vehículos alternativos.</li> <li>• Adecuar las vías existentes y mejorar su señalización.</li> <li>• Promover la construcción de vías ecológicas.</li> <li>• Contribuir con la elaboración de proyectos que ayudan a construir una ciudad para caminar, pasear y disfrutar.</li> <li>• Desarrollar el mecanismo de supervisión y control permanente de las unidades del transporte público y crear un mecanismo para la supervisión del estado mecánico de los vehículos de la población.</li> <li>• Contribuir con la presentación de proyectos para el desarrollo de medios de transporte alternativo.</li> <li>• Desarrollar soluciones innovadoras a la problemática del tráfico, la movilidad y la violencia en las calles (crear la unidad de soluciones innovadoras).</li> <li>• Brindar mantenimiento permanente y de calidad a las calles, carreteras y espacios públicos del país.</li> <li>• Diseñar calles, carreteras y espacios públicos más inclusivos, considerando a los niños, personas con discapacidades y otros elementos que pueden poner a determinados grupos en posición de vulnerabilidad.</li> </ul>



<p>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.</p>	<p>Formación vial.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementar la formación vial en escuelas, colegios y universidades .</li> <li>• Realizar campañas de concienciación vial a través de medios de comunicación.</li> <li>• Llevar campañas de formación vial a barrios y colonias, como parte de Policía Comunitaria.</li> <li>• Realizar campañas preventivas de educación en ejes carreteros.</li> <li>• Realizar campañas educativas por sector de transporte.</li> <li>• Realizar campañas para promover una movilidad segura e inclusiva.</li> </ul>
<p>Son las acciones encaminadas a fortalecer la institucionalidad de tránsito, sea a nivel del marco legal, de la mejora de logística, el equipo y la coordinación 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.</p>	<p>Fortalecimiento institucional e interinstitucional, trabajo en salud.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Revisar y modificar la Ley de Tránsito. Crear el reglamento.</li> <li>• Fortalecer la corresponsabilidad interinstitucional en la creación y acondicionamiento de vías más seguras</li> <li>• Mejorar los controles para emisión de licencias de conducir.</li> <li>• Crear una política pública de seguridad vial.</li> <li>• Fortalecer las unidades claves de la Dirección Nacional de Vialidad y Transporte (DNVT) para la prevención de los accidentes, de tal manera que se pueda mejorar el número y el impacto de los operativos (recurso humano, equipo).</li> <li>• Incorporar la tecnología a la labor de tránsito, incorporando radares y equipo de multa automatizado.</li> <li>• Coordinar con la Secretaría de Salud para abordar la siniestralidad vial como una enfermedad no transmisible. Por tanto, los mecanismos para la prevención de accidentes deben incluir componentes de bienestar psicológico y físico.</li> </ul>



<p>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.</p>	<p>Uso de datos o prevención basada en evidencia.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Promover y contribuir a desarrollar un sistema de estadísticas integrado que permita unificar los datos interinstitucionales sobre el parque vehicular, los accidentes, el estado de las carreteras, muertes y lesionados.</li> <li>• Establecer un sistema de realización de operativos basado en datos de incrementos de accidentalidad vial por número de vehículos, causas y otros factores que contribuyen al fenómeno.</li> <li>• Realizar estudios científicos para determinar las causas del inadecuado comportamiento de los conductores y generar acciones preventivas enfocadas.</li> </ul>
<p>Se refiere a los mecanismos de control que garantizan la seguridad de los usuarios de vías carreteras.</p>	<p>Seguridad vehicular en las calles y carreteras.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Control de vehículos de dos ruedas.</li> <li>• Fiscalización efectiva para la seguridad en los vehículos.</li> </ul>



# Aprendizaje de la experiencia



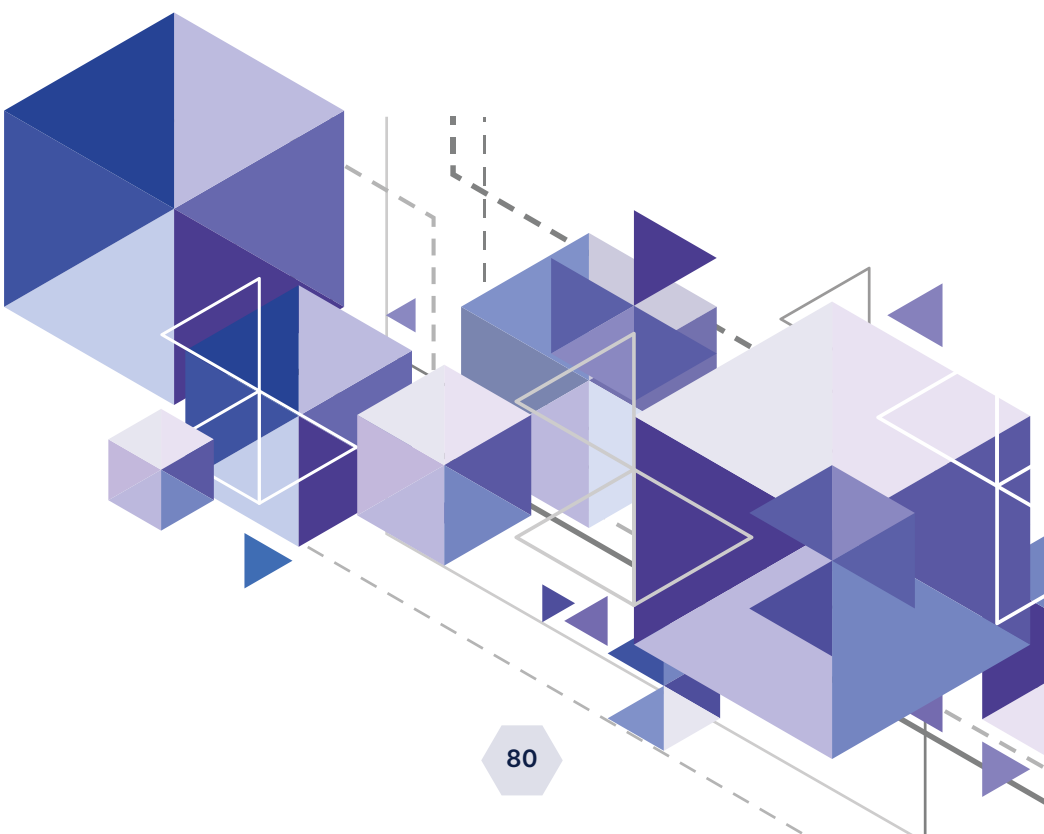
## Conclusiones

- Los resultados de las cinco mesas de trabajo constituyen un insumo robusto para sentar las bases para la creación de una política de seguridad vial en el país. Esta política debe verse desde un punto de vista multisectorial e incluir áreas como la seguridad, la salud y la empleabilidad.
- Compartir las experiencias de los expertos internacionales permite intercambiar perspectivas sobre cómo avanzar en el tema de la seguridad vial. Es imperativo el estudio de esas experiencias para, a partir de ellas, crear soluciones que se adapten a la realidad nacional.
- La participación de diferentes sectores e instituciones en el simposio permitió tener una visión del abordaje sistémico e integral con que debe tocarse el tema de la siniestralidad vial. Este es el primer paso para crear condiciones consensuadas con la sociedad para mejorar las ciudades en que vivimos.

## Recomendaciones

- Es necesario afianzar y posicionar el rol de la autoridad competente en seguridad vial, pero también empoderar entre la ciudadanía la idea de la corresponsabilidad.
- Es de suma importancia elaborar un plan estratégico intersectorial que permita dar respuesta a corto y mediano plazo a la inseguridad en las vías del país.

- Elaborar un diagnóstico nacional para la identificación de territorios con mayor vulnerabilidad a los accidentes de tránsito, tratando de determinar las causas de esta problemática para operar sobre ellas.
- Elaborar un monitoreo de la implementación de acciones en seguridad vial que permita medir sus resultados en prevención de muertes y discapacidad por siniestralidad vial.
- Reactivar el Consejo Nacional en Seguridad Vial para promover la participación del sector privado, gremios, instituciones y sociedad civil en el trabajo para garantizar una movilidad vial segura y sostenible.
- Proponer acuerdos ministeriales para visibilizar la situación urgente de acelerar la aplicación de políticas y estrategias adaptadas al país para prevenir las muertes y discapacidades por siniestros viales.
- Crear una política de seguridad vial consensuada y multisectorial.



# Bibliografía

Instituto Nacional de Estadística. (2022). Carreteras y aeropuertos 2017-2021 <https://ine.gob.hn/v4/2022/11/28/carreteras-y-aeropuertos-2017-2021/>.

Organización Panamericana de la Salud. (2023) Seguridad vial. <https://www.paho.org/fr/node/87106>.

Plan de Gobierno para Refundar Honduras 2022-2026. (2021). Tegucigalpa

SEPOL. (2024). Accidentes de tránsito. <https://www.sepol.hn/sepol-estadisticas-incidenciamunicipio-delito-mensual.php>.

Sistema de Educación Policial. (2018). Guía de Planificación Didáctica. Tegucigalpa: PNH.





10. Lectura y consolidación de los acuerdos.
11. Elección del vocero.
12. El relator entrega los acuerdos a los sistematizadores y la presentación al vocero.



# Problemas y soluciones tal como fueron identificados y redactados por las mesas de trabajo

## Mesa 1

Principales problemas	Soluciones propuestas	Lider responsable
La limitada y mala educación vial en Honduras, así como los actores que intervienen en los procesos de formación y toma de decisiones ante la falta de políticas públicas dirigidas a la seguridad y movilidad vial.	Proponer ante la secretaría de educación la incorporación a la currícula nacional básica.	Com. Suazo Rivera.
Falta de Corresponsabilidad y compromiso integral de manera regionalizada de acuerdo a la necesidad geográfica en la problemática aplicada a la seguridad vial.	Propuesta de articulación en un plan estratégico interinstitucional enmarcado en la corresponsabilidad de los diferentes actores en la educación sobre seguridad vial.	S. Cdo Merino – S/I Vallejo.
Reglamentar y certificar espacios de estudios para conductores novatos y de transportes de carga y pasajeros, donde se creen conciencias y valores dirigidos a salvaguardar la integridad física de los usuarios de la vía pública.	Establecer y reglamentar los procesos de formación y de certificación de los diferentes escuelas o centros de educación vial, encargados de la extensión de certificados de conducir.	Comisario Valladares Antúnez.
Armonizar con nuevas estrategias pedagógicas dirigidas a los postulantes de permisos de conducir, escolares, instituciones gubernamentales y empresa privada, donde se implemente de manera estratégica una serie de aspectos psicológicos que formen una conciencia de responsabilidad social.	Adecuar pedagógicamente las herramientas, de acuerdo a las necesidades, los procesos de capacitación.	S/C Martínez Betanco.

## Mesa 2

Principales problemas	Soluciones propuestas	Líder responsable
Falta de iluminación y mal estado en las vías.	Trabajar en conjunto de interinstitucional.	SIT y AMDC.
Red de vías públicas con inclusión a discapacitados.	Actualización de reglamentos y normativas para soluciones urbanas inclusivas.	SIT y AMDC.
Falta de señalización en las redes viales.	Diagnóstico de puntos críticos interinstitucionales y adquisición de equipo.	SIT, AMDC, DNVT.
Falta de educación para el cumplimiento de las leyes de tránsito.	Implementación de materia, en la currícula nacional básica, y programas de educación a conductores existentes.	SEDUC, DNVT, DEP.
Regulación en el uso de las vías para el transporte público y bahías para su abordaje, e inseguridad del mismo.	Sancionar el incumpliendo y eficientar el servicio del transporte público.	IHTT, PN.
Falta de estacionamiento en muchas de las entidades públicas y privadas.	Creación de los espacios para tal fin,	AMDC.
Falta de regulación de horarios en reparaciones de vías en horas pico.	Implementar horarios nocturnos o fines de semana para la reparación de las vías.	AMDC.
incumplimiento de horario para ingreso de vehículo pesado a las zonas urbanas.	Aumentar la supervisión y aumentar la sanción.	AMDC, DNVT.
Falta de control para el cumplimiento de los desarrolladores de urbanizadoras, para la prevención en el crecimiento vehicular.	Sancionar a las desarrolladoras	AMDC.
Falta de estudio y actualización en las redes viales de acuerdo al crecimiento del parque vehicular.	Coordinación y gestión interinstitucional para actualización del parque vehicular	IP, DNVT.
Regulaciones y revisión periódica en los vehículos para la circulación	Actualizar el inventario de la flota vehicular,	IP, DNVT.
Falta de regulación y ordenamiento a los vendedores ambulantes en vías públicas.	Coordinación y gestión interinstitucional para regulación de vendedores ambulantes, o reubicación.	IP, DNVT.

## Mesa 3

Principales problemas	Soluciones propuestas	Líder responsable
No tenemos un censo de las unidades de transporte público en todas las modalidades, ni registro de los conductores y ayudantes.	Tener un verdadero banco de datos a través de un inventario de las unidades de transporte, así como sus estados físicos en el que estén aptos para el servicio de transporte.	

## Construyendo Alternativas para una Movilidad Segura y Sostenible

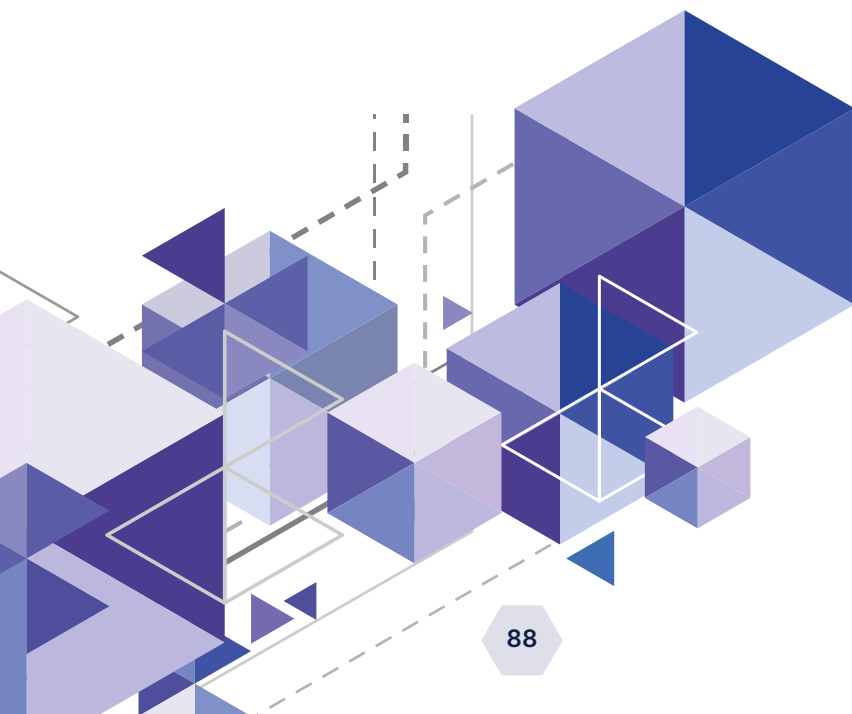
<p>No hay un control de cuantas unidades pertenecen al crimen organizado.</p>	<p>Tener plenamente registrados a sus empleados como ser: propietarios de las unidades, los conductores, y los ayudantes verificándolos a través de sus antecedentes penales y policiales, identificando de donde proceden y donde residen, teniendo como requisitos como referencia de dos personas honorables.</p>	
<p>Que hay unidades que cuando no pagan las extorsiones les producen muerte.</p>	<p>Que el cobro sea de una forma electrónica utilizando tarjetas, y tener vigilancia electrónica a través de cámaras de seguridad instaladas en las rutas de las unidades destinadas al transporte.</p>	
<p>Falta de cultura de educación vial por parte de los conductores (señalización vial).</p>	<p>Mejorar la ingeniería vial a través de los especialistas del colegio de ingenieros.</p>	
<p>La inseguridad, falta de cortesía de los conductores a los demás conductores, no respetan las señales viales.</p>	<p>que los empleados de transporte usen uniforme y una credencial que los identifique a qué empresa pertenecen.</p>	
<p>no existe una organización de transportista (no portan una certificación de los vehiculos que están aptos para circular, el mal estado de las calles).</p>	<p>Capacitar a los empleados de empresa por rubro de transporte en educación vial y educación emocional inculcando valores realizándole exámenes médicos (psicológicos) y certificarlos.</p>	
<p>Falta de voluntad política.</p>	<p>incluir nuevas tecnologías y herramientas de vigilancia remotas tales como: tarjetas de acceso biométricas, GPS, botón de pánico en las unidades,</p>	
<p>Falta de una planeación para desarrollar vías alternativas de transporte público.</p>	<p>que exista una mejor voluntad política para mejorar gestión y control, registro de las unidades de transporte público.</p>	
<p>Falta de un proyecto de cambio del transporte público. El que está actualmente consume mucho combustible y hace mucho ruido.</p>	<p>Infraestructura y mantenimiento: es fundamental invertir en la infraestructura de transporte, incluyendo la construcción y manteniendo de las carreteras, puentes y paradas de autobuses. La mejora de la infraestructura ayudará a una mejor seguridad y comodidad de los pasajeros. Se necesitan medidas efectivas para regular y supervisar el transporte público.</p>	
<p>Falta de unidades seguras, no hay control en el nivel de ruido.</p>	<p>Es crucial modernizar la flota vehicular de transporte público promoviendo la incorporación de autobuses electrónicos</p>	

	y otros medios de transporte más eficientes y menos contaminantes al medio ambiente. La renovación de flota vehicular puede contribuir a una mejor seguridad y comodidad de los pasajeros.	
Falta de respeto a las autoridades, ni conciencia al peatón, ni señales.	Se necesitan medidas efectivas para regular y supervisar el transporte público, asegurándose que se cumplan con estándares de seguridad, calidad y tarifas justas.	
Falta de involucramiento del Colegio de Ingenieros (urbanística) para realizar una infraestructura o planeación de las vías de transporte.	tecnología y sistema de pago: la implementación de tecnología moderna como sistema de pago electrónicos y aplicaciones móviles.	
Falta de capacidad del IHTT por múltiples funciones.	instalación de cámaras de vigilancia en las unidades.	
Irrespeto a la normativa jurídica.		
Bacheo en horas picos.		
Falta de divulgación de educación vial por parte de los medios de comunicación.		
Hay conductores inexpertos o no actos en transporte (brujitos), no tienen cortesía.		
No hay terminales.		
Escasez de pilotos con licencia pesada.		



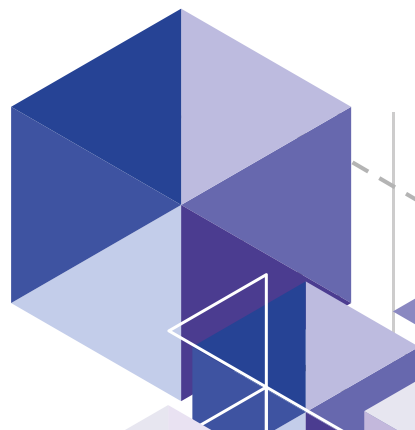
## Mesa 4

Principales problemas	Soluciones propuestas	Líder responsable
Exceso de Velocidad.	Instalación de reductores de velocidad en ciudades y zonas restringidas. Instalación de señales que indiquen los límites de velocidad. Instalación de un sistema de foto multas en puntos estratégicos.	
Consumo de alcohol y otras drogas.	Operativos combinados para detección de drogas y alcohol en sector transporte de personas y de carga.	
Falta de Regulación en la importación de vehículos nuevos y usados.	Promover la certificación de vehículos importados.	
Falta de voluntad política para abordar el tema de la seguridad vial.	Elevar el tema de seguridad vial a través del CNSV ante el poder ejecutivo.	
Falta de aplicación efectiva de la Ley.	Capacitar a los funcionarios policiales para una aplicación efectiva de la Ley.	
Falta de un Plan Estratégico en Seguridad Vial.	Solicitar a la OMS su colaboración para elaboración de un Plan.	
Falta de articulación de esfuerzos en diferentes instituciones públicas o privadas.	Darle las facultades al CNSV para poder articular los esfuerzos.	



## Mesa 5

Principales problemas	Soluciones propuestas	Líder responsable
Manejo inadecuado de los datos	Evaluación y retroalimentación continua	Policía Nacional.
Falta de información o de datos integrales.	Concientizar a través de diferentes programas plan en conjunto con diferentes instituciones que esto genere información congruente para tener una ruta clara para poder lograr los objetivos.	Diferentes Instituciones.
Falta de Organización del Sistema de Datos Sistematizados.	La coordinación entre las instituciones son elementos clave para el éxito de estos esfuerzos.	Diferentes Instituciones.
Alto índice de siniestralidad vial.	La colaboración y la coordinación entre las instituciones son elementos clave para el éxito de estos esfuerzos.	Policía Nacional Instituciones De Emergencia Entre Otras.
Falta de Cultura Vial a la no general concientización.	Concientizar e implementar programas a través de diferentes órgano e instituciones del estado.	Secretaría de Educación, Policía Nacional, y otras.
Falta de Integración, Comunicación por parte de las Instituciones del Estado en relación a la Siniestralidad Vial.	Realización de convenios y compromisos con las diferentes instituciones para la realización de un buen sistema integral.	Diferentes Instituciones.
No tener conocimiento de cómo obtener datos.	Realizar capacitación profesionalizar al personal debido y competente para realización de trabajo.	Secretaria de Educación, Policía Nacional, y otras.
Falta de herramientas y formatos para la recolección de los mismos.	Mejorar las capacidades técnicas y mejora de equipo y el buen manejo para el mismo.	Policía Nacional y otras instituciones.
Confiablez de la fuente.	Concientizar a través de diferentes programas plan en conjunto con diferentes instituciones que esto genere información congruente para tener una ruta clara para poder lograr los objetivos.	Todas las Instituciones del Estado.



# Firmas que validan los acuerdos a los que se llegó en el simposio

Los organizadores del Segundo Simposio "Construyendo alternativas para una movilidad segura y sostenible" establecerán los mecanismos de seguimiento pertinentes para garantizar el cumplimiento de los presentes acuerdos

Firmado en la ciudad de Tela, Atlántida, el 29 de noviembre de 2023

**Representantes**

Comisionado de Policía José Osmin Gómez Romero  
Director de Dirección Nacional de Tránsito

Secretario Hector Reynaldo Meza Zuniga  
En representación, Secretaria de Estado en el Despacho de Educación

Secretario Olvin Ulises Mondragón Ponce  
En representación, Secretaria de Estado en el Despacho de Turismo

Secretario Allan Farid Zúñiga  
En representación, Secretaria de Estado en el Despacho de Gobernación y Descentralización



Secretaria Francisca Trinidad Acosta Acosta  
En representación, Secretaria de Estado en el Despacho de Salud

Gestor administrativo Jhony Josué Sierra  
En representación, Cámara de Aseguradores de Honduras (CAHDA)

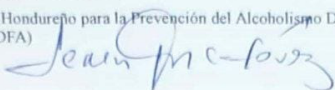
OPS-WDC  
Acuerdo para Mando  
OPS/OPS  
Honduras

<https://seguridad.gob.hn/>  
<https://www.policia.nacional.gob.hn/>

OPS  
Organización Panamericana de Seguros  
Organización de Estados Americanos  
CNSV  
Comisión Nacional de Seguridad Vial


 

Jefe de tratamiento Lenin Antonio Fu Chávez  
 En representación, Instituto Hondureño para la Prevención del Alcoholismo, Drogadicción y Farmacodependencia (IHADFA)




**Observadores**

Guatemala:  
 Master Jesús Julio Chaicoj Pirir.  
 Subdirector Departamento de Tránsito.




El Salvador:  
 Abogado Alfredo Alvayero  
 Director General de Tránsito de El Salvador, Viceministerio de Transporte.




Costa Rica:  
 Master Roy Rojas  
 Consejo Nacional de Seguridad Vial


Panamá:  
 Máster Ramón Tapia  
 Dirección de Educación Vial, Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre









México:  
 Máster Sonia Aguilar  
 World Resources Institute, México (WRI MÉXICO)



Chile:  
 Teniente Coronel  
 Estrella del Pilar Sotelo Montes  
 Subprefecto de los Servicios de la Prefectura del Tránsito y Carreteras de Carabineros de Chile



<https://seguridad.gob.hn/>  
<https://www.policianaciona>

Reducir la siniestralidad vial y con esto evitar lesiones, pérdidas humanas y monetarias. Este es el objetivo que la institucionalidad policial y la sociedad hondureña le han asignado a la Dirección Nacional de Vialidad y Transporte (DNVT). Alcanzar esta meta no es posible desde una institución, es imprescindible que se aborde desde un enfoque intersectorial, con la cooperación de la ciudadanía. Por esta razón, la DNVT ha trabajado en los últimos años, junto con la institucionalidad y representaciones de diversos grupos sociales, para instalar como visión compartida la necesidad de crear condiciones viales que permitan una movilidad segura y sostenible, centrada en la circulación, los requerimientos y la salud de las personas.

Este libro expone cómo el II Simposio de Siniestralidad Vial: Construyendo Alternativas para una Movilidad Segura y Sostenible ha servido para la configuración de esta visión, siendo un espacio para compartir experiencias, consensuar soluciones e incluso adquirir justas responsabilidades. Además, al evidenciar los avances logrados, este libro es un punto de partida para nuestro III Simposio: Construyendo las Bases para una Política Pública en Seguridad Vial, una propuesta hecha sobre la premisa de que los problemas complejos deben abordarse con estrategias integrales que permitan articular a diversos sectores y organismos sociales, nacionales e internacionales, en el marco de la cooperación, de tal modo que contemos con el conocimiento, la disposición y los recursos necesarios para lograr nuestra meta.

ISBN 978-99979-929-0-1



9 789997 992901

**SEUNPH**  
*Editorial*

COLECCIÓN

MEMORIA



CIENTÍFICA