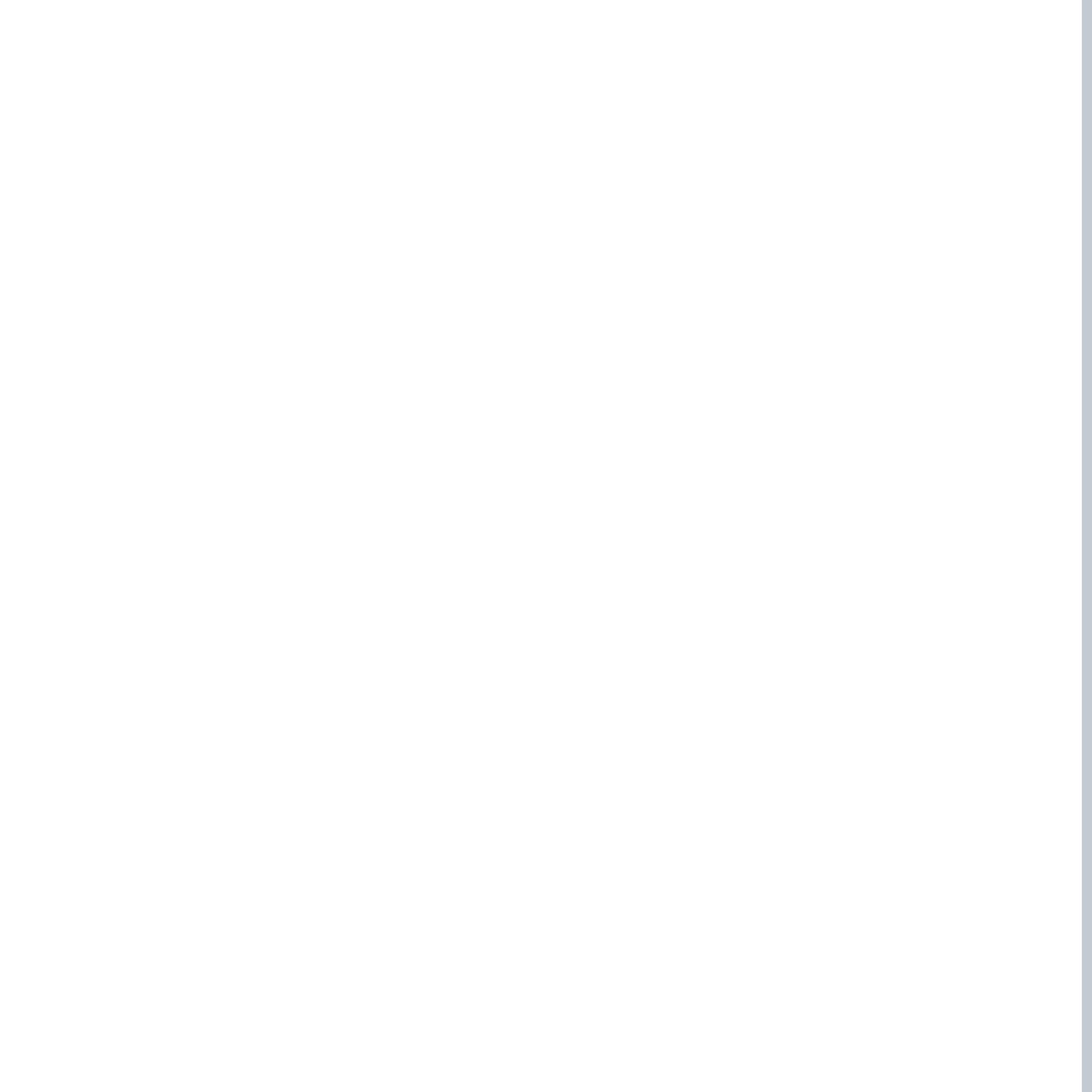


PLAN DE
SEGURIDAD VIAL
DE MOTOCICLISTAS DE EL SALVADOR



CAPÍTULO DE MOTOCICLISTAS
DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL
2024-2030









Créditos

Viceministerio de Transporte

Nelson Reyes – Viceministro de Transporte
Bessy Guzmán – Directora de Planificación
Felix Serrano – Director General de Tránsito

Fondo para la Atención a las Víctimas de Accidentes de Tránsito – FONAT

Paola Bardi – Directora Ejecutiva
Jazmín Contreras – Analista de Datos - ONASEVI

Banco Interamericano de Desarrollo – BID

José Rodrigo Rendón Rodríguez – Especialista de transporte – Supervisor de la consultoría
Martín Sosa - Especialista de transporte
Eduardo Café – Consultor de transporte – Consultor de transporte
Hannah Arcuschin Machado – Consultora de movilidad segura, sostenible y inclusiva
Jorge Luis Riveros Rodríguez – Consultor especialista en seguridad vial
Valmore Castillo – Diseño gráfico y diagramación

Mayo de 2024



Contenido:

| | | | |
|--|-----------|---|-----------|
| Introducción..... | 6 | Objetivo 5: Aumentar el cumplimiento de las normas de tránsito. | 31 |
| Resumen ejecutivo | 7 | Objetivo 6: Tener mejores motocicletas y vehículos en circulación en El Salvador. | 37 |
| Objetivos | 8 | Objetivo 7: Tener mejores cascos y elementos de protección para los motociclistas de El Salvador..... | 42 |
| Objetivo principal..... | 8 | Objetivo 8: Incentivar la compra consciente y responsable de motocicletas y el uso de modos de transporte sostenibles..... | 45 |
| Objetivos específicos..... | 9 | Objetivo 9: Mejorar los tiempos y la calidad de los procesos de atención a víctimas de siniestros viales con participación de motocicletas. | 47 |
| Estructura del plan | 10 | Acciones transversales. | 50 |
| Objetivo 1: Fortalecer los procesos de cumplimiento y de verificación de la idoneidad de las personas que conducen motocicleta en El Salvador. | 14 | ANEXO - Construcción participativa del Plan... 53 | |
| Objetivo 2: Fomentar la conducción de motocicletas a velocidades seguras..... | 20 | Acciones propuestas | 54 |
| Objetivo 3: Establecer lineamientos en toda la cadena de suministro (comercios, empresas de mensajería, deliveries y consumidores) para mitigar la exposición de los trabajadores en motocicleta..... | 24 | Validación y consolidación de sinergias | 59 |
| Objetivo 4: Establecer lineamientos para el diseño, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial, tomando en cuenta la exposición y condiciones de circulación de los motociclistas. | 27 | Mesa de trabajo de alto nivel..... | 59 |
| | | Taller con <i>Stakeholders</i> | 61 |



Introducción

Los siniestros de tránsito han sido la causa para que diariamente 4 personas pierdan la vida al movilizarse en El Salvador. A pesar de que se registró una disminución de 7 % en la cantidad de muertes en las vías entre 2022 y 2023, los motociclistas contabilizaron un aumento del 12 % en la cantidad de muertes, representando el 39 % del total de fallecidos por siniestros viales.

Sumado a lo anterior, el parque de motocicletas en El Salvador ha experimentado un crecimiento exponencial del 500 % en los últimos 12 años, revelando una tendencia al alza en la preferencia por este medio de transporte. La versatilidad y la eficiencia económica que ofrece la motocicleta la convierten en una opción atractiva para muchos salvadoreños, pero este incremento en la adopción también se traduce en mayores desafíos en términos de seguridad vial.

En este contexto y basándose en los ejes establecidos en el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021 - 2030, el Fondo de Atención a

las Víctimas de Accidentes de Tránsito y el Viceministerio de Transporte en colaboración con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), presentan el Plan de Seguridad Vial específico para los motociclistas de El Salvador. Este Plan ha sido elaborado en conjunto con los motociclistas y otros actores estratégicos.

El presente Plan contiene el objetivo principal, objetivos específicos, alcance, acciones a seguir, hitos, indicadores, plazos, responsables, entidades de apoyo y un anexo metodológico con los talleres realizados.

Es importante tener en cuenta que se desarrolló una identificación en cada acción e hito, para articularla con el Plan Estratégico de Seguridad Vial de El Salvador 2021 – 2030, a fin de facilitar su seguimiento, priorización e implementación, y constituirse como el capítulo dedicado a la problemática de la morbilidad de los usuarios de motocicleta.



Resumen ejecutivo

El Plan de Seguridad Vial de Motociclistas de El Salvador se presenta como una respuesta integral a los desafíos relacionados con los siniestros de tránsito que involucran motocicletas en el país. Tras un proceso de análisis y validación con autoridades del Viceministerio de Transporte, FONAT y la Policía Nacional Civil, así como con actores clave en el ámbito de la seguridad vial, se ha consolidado un objetivo principal y objetivos específicos que abordan las causas identificadas en etapas previas.

Para asegurar la alineación con el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2021-2030 del país y con los objetivos de la década por la acción, el plan se implementará en un horizonte temporal comprendido desde 2024 hasta 2030. Este período permite establecer metas a largo plazo y desarrollar estrategias sostenibles para abordar los problemas identificados.

A fin de medir el progreso y el impacto del Plan, se han establecido indicadores claves relacionados con el número de motociclistas fallecidos y lesionados en siniestros viales. La línea base, se fundamenta en datos de 2023, que proporciona un punto de referencia para evaluar el éxito del Plan, con metas establecidas para el año 2030, las cuales representan reducciones significativas en estos indicadores.

El Plan se estructura en torno a nueve objetivos específicos que abordan diversos aspectos de la seguridad vial de los motociclistas en El Salvador. Estos objetivos van desde el fortalecimiento de

los procesos de verificación de la idoneidad de los conductores hasta la mejora de la calidad de las motocicletas en circulación, así como la promoción del uso de elementos de protección personal.

Además, el Plan incorpora un eje de actuación transversal que atraviesa todas las medidas propuestas. Este eje se enfoca en la coordinación interinstitucional y la participación activa de diversos actores implicados en la seguridad vial, tales como autoridades gubernamentales, organizaciones de la sociedad civil, empresas privadas y la población en general.

El Plan se complementa con un total de 26 acciones detalladas, cada una de las cuales incluye una descripción completa, actividades específicas, hitos a alcanzar, periodo de implementación, responsable principal, aliados estratégicos involucrados, indicadores de desempeño, metas establecidas, nivel de importancia atribuido por los *stakeholders* y nivel de impacto esperado. Estas iniciativas abarcan una amplia gama de áreas, desde la regulación de procesos de licencia de conducir hasta la mejora de la calidad de las motocicletas en circulación y la promoción del uso de elementos de protección personal.

Finalmente, para asegurar la implementación, el Viceministerio de Transporte supervisará el cumplimiento de los responsables a través de cuadros y reuniones periódicas interinstitucionales, proporcionando seguimiento, acompañamiento y monitoreo.



Objetivos

Objetivo principal

Disminuir la probabilidad de ocurrencia y la gravedad de los siniestros con participación de motocicletas en El Salvador, y así, reducir las cifras de fallecidos y lesiones ocasionadas por estos hechos.

Meta: Disminuir en 50 % el número de fallecidos y de lesiones graves de motociclistas en El Salvador al 2030.



- Motociclistas fallecidos por siniestros viales

Línea base: 491 (2023)

Meta: 245 (2030)



- Motociclistas lesionados por siniestros viales

Línea base: 2,982 (2023)

Meta: 1,491 (2030)

Objetivos específicos



Objetivo 1.

Fortalecer los procesos de **cumplimiento y de verificación** de la idoneidad de las personas que conducen motocicletas en El Salvador.



Objetivo 2.

Fomentar la **conducción de motocicletas a velocidades seguras**.



Objetivo 3.

Establecer lineamientos en toda la cadena de suministro para **mitigar la exposición de los trabajadores en motocicleta**.



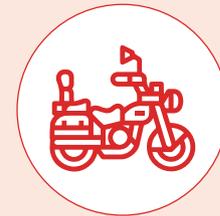
Objetivo 4.

Establecer **lineamientos para el diseño, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial**, tomando en cuenta la exposición y condiciones de circulación de los motociclistas.



Objetivo 5.

Aumentar el **cumplimiento de las normas de tránsito**.



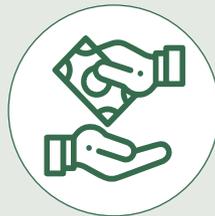
Objetivo 6.

Tener **mejores motocicletas** en circulación en El Salvador.



Objetivo 7.

Mejorar las **condiciones de uso y comercialización de elementos de protección personal**.



Objetivo 8.

Incentivar la **compra consciente y responsable de motocicletas y el uso de modos de transporte sostenibles**.



Objetivo 9.

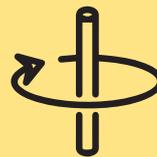
Mejorar los **tiempos y la calidad de los procesos de atención a víctimas** de siniestros viales con participación de motocicletas.

Estructura del plan

El Plan de Seguridad Vial de Motociclistas de El Salvador está compuesto por:



9 objetivos



1 eje de actuación transversal



26 acciones

| Objetivos específicos | # | Acción |
|---|---|--|
| <p>1. Fortalecer los procesos de cumplimiento y de verificación de la idoneidad de las personas que conducen motocicleta en El Salvador.</p> | 1 | 1.1. Mejorar la formación y la evaluación de los nuevos motociclistas de El Salvador. |
| | 2 | 1.2. Actualizar el sistema de licenciamiento de conducción, incluyendo categorías según el cilindraje y la experiencia, y además, acompañando el sistema de licenciamiento por puntos. |
| | 3 | 1.3. Implementar un programa de formalización de conductores sin licencia de conducción y generar controles intensivos hacia esta conducta. |
| <p>2. Fomentar la conducción de motocicletas a velocidades seguras.</p> | 4 | 2.1. Consolidar un plan operativo de gestión de la velocidad, a partir del uso de datos con fuentes de información secundaria y con datos propios del ONASEVI. |
| | 5 | 2.2. Actualizar la definición y señalización de límites de velocidad en la red vial nacional. |
| | 6 | 2.3. Controlar y disuadir los excesos de velocidad de la red vial nacional, incluyendo controles con cinemómetros y a su vez, detección automática con cámaras y radares de velocidad. |

| Objetivos específicos | # | Acción |
|--|----|--|
|  <p data-bbox="417 709 816 918">3. Establecer lineamientos en toda la cadena de suministro (comercios, empresas de mensajería, deliveries y consumidores) para mitigar la exposición de los trabajadores en motocicleta.</p> | 7 | 3.1. Construir de entornos laborales seguros para los trabajadores en motocicleta. |
| | 8 | 3.2. Seguir las conductas de riesgo por parte de los mensajeros y domiciliarios o entregas a domicilio (o delivery) en motocicleta. |
|  <p data-bbox="408 1208 825 1385">4. Establecer lineamientos para el diseño, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial, tomando en cuenta la exposición y condiciones de circulación de los motociclistas.</p> | 9 | 4.1. Establecer un kit de lineamientos para que las nuevas vías, o las que se les realice mantenimiento, sean seguras para todos los actores viales, especialmente para los motociclistas. |
| | 10 | 4.2. Realizar mejoras en puntos críticos identificados, para buscar tener entornos seguros para los motociclistas. |
|  <p data-bbox="421 1771 807 1825">5. Aumentar el cumplimiento de las normas de tránsito.</p> | 11 | 5.1. Definir los lineamientos para que la educación vial se implemente de manera transversal, desde el nivel de educación básica hasta la universidad. |
| | 12 | 5.2. Implementar puntos pedagógicos en vía o en empresas, informando sobre los riesgos e importancia de cumplir con las normas. |
| | 13 | 5.3. Construir y divulgar una campaña masiva de cambio comportamental hacia los motociclistas y hacia los demás <i>stakeholders</i> . |
| | 14 | 5.4. Generar una estrategia integral de incremento de control y de percepción de control. |

| Objetivos específicos | # | Acción |
|--|----|---|
|  <p>6. Tener mejores motocicletas y vehículos en circulación en El Salvador.</p> | 15 | 6.1. Establecer elementos mínimos para que las motocicletas nuevas sean más seguras para los salvadoreños, a partir de los sistemas de frenado avanzado y el sistema de encendido automático de luces. |
| | 16 | 6.2. Establecer elementos mínimos para que los vehículos pesados, tanto de carga como de servicio público, tengan elementos para disminuir riesgos con motociclistas (barreras anti-empotramiento, espejos, sensores de mitigación de puntos ciegos). |
| | 17 | 6.3. Definir incentivos y controles al estado técnico mecánico de las motocicletas. |
|  <p>7. Tener mejores cascos y elementos de protección para los motociclistas de El Salvador.</p> | 18 | 7.1. Brindar cascos certificados y elementos de protección de calidad para los motociclistas salvadoreños. |
| | 19 | 7.2. Promover el ascenso tecnológico de los cascos en mal estado o no certificados que usan actualmente algunos motociclistas en El Salvador. |
|  <p>8. Incentivar la compra consciente y responsable de motocicletas y el uso de modos de transporte sostenibles.</p> | 20 | 8.1. Incentivar mercadotecnia segura para las motocicletas. |
| | 21 | 8.2. Promover el transporte sostenible. |
|  <p>9. Mejorar los tiempos y la calidad de los procesos de atención a víctimas de siniestros viales con participación de motocicletas.</p> | 22 | 9.1. Lograr menores tiempos de atención a víctimas prehospitarias y hospitalarias de motociclistas. |
| | 23 | 9.2. Adoptar el seguro obligatorio de siniestros de tránsito. |
|  <p>TRANSVERSAL</p> | 24 | T.1. Agenda legislativa para la seguridad vial de los motociclistas. |
| | 25 | T.2. Agenda regulatoria para la seguridad vial de los motociclistas. |
| | 26 | T.3. Mejoras permanentes al sistema de información de siniestralidad. |

Cada una de las acciones tiene los siguientes componentes:

| | |
|---|---|
|  Descripción |  Indicador |
|  Acción relacionada del Plan Estratégico de Seguridad Vial |  Línea base y meta |
|  Actividades |  Nivel de importancia dado por los <i>stakeholders</i> <ul style="list-style-type: none">• Escala en donde entre más estrellas se tenga, significa que más votos tuvo la acción en la fase de formulación.• Si dice N/A, significa que es una acción que no fue propuesta por los <i>stakeholders</i>. |
|  Hitos |  Nivel de impacto |
|  Período de implementación |  Costo estimado (USD) <ul style="list-style-type: none">• Sin incluir costos de acciones que pueden ser ejecutadas por personal actualmente vinculado a las entidades de gobierno.• Costos estimados a partir de procesos o estudios similares. |
|  Responsable principal | |
|  Aliados estratégicos | |



Objetivo 1: Fortalecer los procesos de cumplimiento y de verificación de la idoneidad de las personas que conducen motocicleta en El Salvador.

Acción 1.1. Mejorar la formación y la evaluación de los nuevos motociclistas de El Salvador

Descripción: conducir una motocicleta requiere demostrar conocimientos, habilidades y destrezas. El Salvador cuenta actualmente con un proceso de evaluación, que requiere mejoras, por lo cual, buscamos un nuevo proceso que incluya equipos de seguridad, distintivos e instalaciones aptas para hacer prácticas específicas de motocicleta.

Proyectos relacionados del PESV Nacional

N/A

| Actividades | Hitos | Periodo de implementación | Responsable principal |
|---|---|---------------------------|-----------------------|
| 1.1.1. Estandarizar el proceso de formación de los instructores y evaluadores de nuevos motociclistas | Definición de estándares mínimos en la operación de las escuelas de manejo y las evaluadoras. | 2024-2025 | VMT |
| | Formulación del Programa certificado en competencias para la movilidad segura, dirigido a instructores de formación, evaluadores y escuelas de manejo especializados exclusivamente en motociclistas. | 2025 | VMT |
| | Implementación del Plan de visitas de seguimiento al cumplimiento de los estándares. | 2024 - 2030 | VMT |
| 1.1.2. Crear o mejorar las herramientas para la formación y evaluación de nuevos conductores | Guía o manual de referencia para los motociclistas de El Salvador, y lineamientos para los demás conductores. | 2024 | FONAT/VMT |
| | Lineamientos para la evaluación de habilidades y destrezas de los conductores en espacios de evaluación cerrados y en vía. | 2024 | VMT |
| | Revisión y actualización anual del banco de preguntas para las pruebas teóricas, incorporando el enfoque de competencias por una movilidad segura, y reconocimiento a los motociclistas como actores vulnerables. | 2024-2030 | VMT |
| | Mecanismo de telemetría y seguimiento a las evaluaciones de los nuevos conductores. | 2025 | VMT |

| | | | |
|---|---|-----------------------------|---|
| Aliados estratégicos | <ul style="list-style-type: none"> OSA - Organismo Salvadoreño de Acreditación: certificando a un organismo para certificar motociclistas, instructores, escuelas de manejo y examinadoras. OSN - Organismo Salvadoreño de Normalización: expedición de normas de competencias laborales para instructores que den formación. Escuelas de manejo y examinadoras: participando en la construcción de cada uno de los hitos y acelerando el cumplimiento de los nuevos procedimientos dentro de cada organización. | | |
| Indicador | Porcentaje de escuelas de manejo y examinadoras que cumplen con el nuevo programa. | Meta | 2024 (línea base): 0 % 2026: 10 % 2027: 40 % 2028: 60 % 2029: 80 % 2030: 100 % |
| Nivel de importancia brindado por los stakeholders |  | Costo estimado (USD) | \$215.000 ¹ |
| Valoración de impacto según estudios internacionales | Efectiva ² | | |

1. Costo estimado de las consultorías, visitas a campo, capacitaciones y estudios para desarrollar esta acción. No se incluyen los costos de entrada en operación del nuevo sistema.

2. Turner, B., Job, S. and Mitra, S. (2021). Guide for Road Safety Interventions: Evidence of What Works and What Does Not Work. Washington, DC., USA: World Bank. Disponible en: <https://documents1.worldbank.org/curated/en/206691614060311799/pdf/Guide-for-Road-Safety-Interventions-Evidence-of-What-Works-and-What-Does-Not-Work.pdf>

Acción 1.2. Actualizar el sistema de licenciamiento de conducción, incluyendo categorías según el cilindraje y la experiencia, y, además, incluyendo el sistema de licenciamiento por puntos

Descripción: se implementará un esquema de licencias de motocicleta con más categorías, tomando como referencia los factores epidemiológicos o que potencializan el riesgo de tener un siniestro vial.

El esquema tendrá las siguientes categorías, con condiciones particulares que serán definidas:

- Clase JUVENIL MOTOCICLETA categoría M1: es la licencia juvenil que autoriza al titular a conducir motocicleta de combustión interna u otro tipo de tecnología diferente que a futuro se utilicen, cuya cilindrada de motor no supere los 125 centímetros cúbicos y no más de 15 CV (11 KW) de potencia máxima.
- Clase MOTOCICLETA categoría M1: es la licencia que autoriza al titular para conducir motocicletas de combustión interna u otro tipo de tecnología diferente que a futuro se utilicen, cuya cilindrada de motor no supere los 150 centímetros cúbicos. Podrá obtenerse al cumplir el interesado, dieciocho años de edad.
- Clase MOTOCICLETA categoría M2: es la licencia que autoriza al titular para conducir motocicletas de combustión interna u otro tipo de tecnología diferente que a futuro se utilicen, cuya cilindrada de motor no supere los 350 centímetros cúbicos. Podrá obtenerse al cumplir el interesado, veintiuno años de edad y contar previamente con una licencia clase motocicleta categoría M1, con un mínimo de expedición de un año.
- Clase MOTOCICLETA categoría M3: es la licencia que autoriza al titular para conducir motocicletas de combustión interna u otro tipo de tecnología diferente que a futuro se utilicen sin límite de cilindrada o potencia. Podrá obtenerse al cumplir el interesado, veintidós años y contar previamente con una licencia clase MOTOCICLETA categoría M2 con un mínimo de expedición de un año.

| Proyectos relacionados del PESV Nacional | | N/A | |
|--|---|---------------------------|-----------------------|
| Actividades | Hitos | Periodo de implementación | Responsable principal |
| 1.2.1. Actualizar el sistema de licenciamiento de conducción, incluyendo categorías según el cilindraje y la experiencia | Actualización de Ley y Reglamento; incluyendo nuevas características. | 2024 - 2025 | MOPT |
| | Socialización con la ciudadanía. | 2024-2025 | VMT |

| | | | |
|---|---|-----------------------------|--------------------------------------|
| Aliados estratégicos | <ul style="list-style-type: none"> ASOMOES - Asociación de Motociclistas de El Salvador: incentivando a que los motociclistas renueven su licencia de conducción a tiempo. Escuelas de manejo y examinadoras: participando en la construcción de cada uno de los hitos y acelerando el cumplimiento de los nuevos procedimientos dentro de cada organización. | | |
| Indicador | Porcentaje de motociclistas que cuenta con licencia de conducción en alguna de las nuevas categorías. (motociclistas con nueva categoría/total de licencias activas de motocicleta). | Meta | 2024 (línea base): 0 % 2030: 80 % |
| Nivel de importancia brindado por los stakeholders |  | Costo estimado (USD) | \$80.000 |
| Valoración de impacto según estudios internacionales | Efectiva ³ | | |

3. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/206691614060311799/pdf/Guide-for-Road-Safety-Interventions-Evidence-of-What-Works-and-What-Does-Not-Work.pdf>

Acción 1.3. Implementar un programa de formalización de conductores sin licencia de conducción y generar controles intensivos hacia esta conducta

Descripción: Se estima que apenas el 53 % de motociclistas que circulan en El Salvador tienen licencia de conducción. Es por ello que desde el corto plazo se pueden implementar programas para hacer más viable que las personas formalicen este requisito y, además, fortalecer el esquema de control para hacer cumplir esta obligación legal.

Para ello, se proponen dos grandes actividades:

1. Ruta de formalización: proceso interinstitucional itinerante, en el que SERTRACEN, VMT, FONAT, examinadoras y bancos interesados en generar microcréditos, lleguen a los municipios que se identifiquen con mayor cantidad de evasión, para ofertar créditos y obtener la licencia de conducción, contando con todas las entidades en un mismo sitio. Según la información aportada por el ONASEVI de FONAT este indicador se encuentra en los departamentos del país así:

- AHUACHAPÁN – 25 %
- CABAÑAS – 24 %
- CHALATENANGO – 27 %
- CUSCATLÁN - 15 %
- LA LIBERTAD – 43 %
- LA PAZ – 35 %
- LA UNIÓN – 54 %
- MORAZÁN – 13 %
- SAN MIGUEL – 42 %
- SAN SALVADOR – 33 %
- SAN VICENTE – 17 %
- SANTA ANA – 22 %
- SONSONATE – 19 %
- USulután – 36 %

2. Controles: se debe informar a la ciudadanía que luego de que la ruta de formalización visite los municipios, se reforzaran controles en vía para quienes persistan en circular sin licencia de conducción, aplicando las sanciones que establezcan la Ley.

Proyectos relacionados del PESV Nacional

N/A

| Actividades | Hitos | Periodo de implementación | Responsable principal |
|--|--|--|---|
| 1.3.1. Implementar una ruta de formalización a los motociclistas que no tienen este documento | Diseño de la ruta (recorridos, fechas, cronogramas, capacidades requeridas en cada municipio). | 2024 | VMT |
| | Acuerdos de cooperación para llevarlas a cabo. | 2024 | |
| | Definición de microcréditos que además incluyan coberturas de casco, y elementos de protección personal. | 2025 | VMT |
| | Lanzamiento de la ruta en los municipios priorizados según las cifras de evasión del requisito de tener licencia de conducir. | Lanzamiento: 2024-2025 Ejecución: 2024 - 2027 | |
| 1.3.2. Incrementar controles y visibilizar los resultados de estos por circular en moto sin licencia de conducir | Controles y visibilización de los resultados de estos por circular en moto sin licencia de conducir. | 2024 - 2030 | PNC – VMT |
| Aliados estratégicos | <ul style="list-style-type: none"> • Empresas vendedoras de motocicletas: generar incentivos comerciales a los clientes para tramitar su licencia. • Bancos públicos y privados: generando las líneas de microcrédito y visibilizándolas a los motociclistas. • Escuelas de manejo y examinadoras: generando programas para facilitar el proceso de formación y evaluación a los motociclistas, llevando la oferta a todo el territorio nacional. | | |
| Indicador | Licencias activas de motocicleta/ número total de motocicletas matriculadas. | Meta | 2023 (línea base): 53 % 2025: 60 % 2026: 70 % 2027: 80 % 2028: 90 % 2030: 95 % |
| Nivel de importancia brindado por los stakeholders |  | Costo estimado (USD) | \$355.000 |
| Valoración de impacto según estudios internacionales | Efectiva ⁴ | | |

4. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/206691614060311799/pdf/Guide-for-Road-Safety-Interventions-Evidence-of-What-Works-and-What-Does-Not-Work.pdf>



Objetivo 2: Fomentar la conducción de motocicletas a velocidades seguras.

Acción 2.1. Consolidar un plan operativo de gestión de la velocidad, a partir del uso de datos con fuentes de información secundaria, y con datos propios del ONASEVI

Descripción: consolidar la información del ONASEVI, junto con la plataforma Waze, permitirá tener datos permanentes que indiquen días de la semana, lugares, horas donde se debe priorizar el control de la velocidad. En los lugares recurrentes se deberá priorizar o fortalecer la implementación de detección automática a mediano plazo, y también efectuar controles de velocidad con cinemómetros.

| Proyectos relacionados del PESV Nacional | | N/A | |
|--|--|-----------------------------|---------------------------------------|
| Actividades | Hitos | Periodo de implementación | Responsable principal |
| 2.1.1. Consolidar alianzas con Waze, y demás servidores para tener información sobre tramos donde se excede la velocidad en todo el país | Definición de acuerdos de cooperación. | 2024 | FONAT |
| 2.1.2. Construir un plan operativo de gestión de la velocidad, a partir de un tablero de datos geográfico para priorizar intervenciones de control de velocidad, cruzando la información de exceso de velocidad con la de siniestralidad | Construcción del tablero de datos. | 2024-2030 | FONAT |
| | Construcción y actualización del plan operativo, con puntos de actualización mensual a partir de los cambios que se presenten en los datos. | 2024-2030 | FONAT |
| | Emisión de recomendaciones de puntos para implementar mecanismos de detección automática de infracciones. | 2024 - 2030 | FONAT – VMT - PNC |
| Aliados estratégicos | <ul style="list-style-type: none"> ASOMOES: participar en el reporte de tramos con problemas relacionados con el exceso de velocidad. | | |
| Indicador | Tramos analizados y con intervenciones definidas/tramos totales de la red vial nacional. | Meta | 2024 (línea base): 0 % 2025: 100 % |
| Nivel de importancia brindado por los stakeholders | N/A | Costo estimado (USD) | \$10.000 |
| Valoración de impacto según estudios internacionales | Muy efectiva ⁵ | | |

5. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/206691614060311799/pdf/Guide-for-Road-Safety-Interventions-Evidence-of-What-Works-and-What-Does-Not-Work.pdf>

Acción 2.2. Actualizar la definición y señalización de límites de velocidad en la red vial nacional

Descripción: de manera simultánea a la implementación del plan operativo, es fundamental analizar la pertinencia de los límites de velocidad establecidos, tener un inventario del estado de la señalización de límites de velocidad, identificando señales existentes y su estado, para posteriormente hacer las intervenciones pertinentes y actualizarlas, tomando en consideración las recomendaciones en la materia de la OMS⁶.

| Proyectos relacionados del PESV Nacional | | P 5.1 Plan de intervenciones en Infraestructura para reducir velocidad | |
|--|--|--|--|
| Actividades | Hitos | Periodo de implementación | Responsable principal |
| 2.2.1. Auditorías de seguridad vial incluyendo el inventario de señalización de velocidad | Auditoría de puntos críticos de siniestros viales por velocidad. | 2024-2027 | VMT-Consultoría |
| | Elaboración del plan de intervención, incluyendo el análisis de necesidad de ajuste de los límites definidos. | 2025 | MOPT-FOVIAL-FONAT-Alcaldías |
| 2.2.2. Plan Estratégico de comunicación | Lanzamiento de campañas masivas sobre velocidad. | 2025 | MOPT |
| | Desarrollo de taller de periodistas sobre gestión de velocidad. | 2025 | FONAT |
| 2.2.2. Implementar las mejoras en la señalización, priorizando los tramos críticos por exceso de velocidad, y revisando la coherencia y pertinencia de algunos de los límites establecidos | Inicio del plan de intervenciones a la señalización. | 2025 | MOPT - FOVIAL |
| | Finalización del plan de intervenciones a la señalización. | 2030 | MOPT - FOVIAL |
| Aliados estratégicos | <ul style="list-style-type: none"> ASOMOES: reporte de tramos con problemas de velocidad. Empresas de Transporte de Pasajeros: aportes en la identificación de tramos con problemas de señalización. | | |
| Indicador | Tramos intervenidos/tramos totales de la red vial nacional. | Meta | 2024 (línea base): 0 % 2025: 20 % 2026: 30 % 2028: 50 % 2030: 70 % |
| Nivel de importancia brindado por los stakeholders |  | Costo estimado (USD) | Por definir de acuerdo con el estado de la señalización |
| Valoración de impacto según estudios internacionales | Muy efectiva ⁷ | | |

6. https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/3146-wbk-speed-mgmt-2nd-edition-131023-electronic.pdf?sfvrsn=696ed45e_3&download=true

7. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/206691614060311799/pdf/Guide-for-Road-Safety-Interventions-Evidence-of-What-Works-and-What-Does-Not-Work.pdf>

Acción 2.3. Controlar y disuadir los excesos de velocidad de la red vial nacional, incluyendo controles con cinemómetros y a su vez, detección automática con cámaras y radares de velocidad

Descripción: la mayor cantidad de muertes de motociclistas ocurren en las carreteras, es por ello que es fundamental implementar mecanismos de control de velocidades medias, y velocidades punto, que genere un impacto en el corto plazo en los siniestros ocurridos por esta causa.

| Proyectos relacionados del PESV Nacional | | P 3.1. Plan de instalación de cámaras y radares | |
|--|---|---|-----------------------|
| Actividades | Hitos | Periodo de implementación | Responsable principal |
| 2.3.1. Regulación de la detección automática de infracciones con énfasis en la velocidad | Actualización a la Ley y Reglamento, tomando en cuenta: <ul style="list-style-type: none"> • Inicialmente, la responsabilidad de estas infracciones con detección automática recaerá en los propietarios de las motocicletas. • Validez de las infracciones. • Definición de requisitos técnicos de los equipos. • Uso de equipo móviles. | 2024 - 2025 | MOPT |
| | Consolidación de la línea base de elementos con que se cuenta, y definición de necesidades de adquisición en próximas vigencias presupuestales. | 2024-2030 | VMT - PNC |
| 2.3.2. Implementación del plan operativo de gestión de la velocidad | Implementación de controles en vía con cinemómetros. | 2024 - 2030 | VMT - PNC |
| | Puesta en funcionamiento de sistemas de monitoreo y recolección de datos. | 2025 - 2030 | MOPT – VMT - PNC |
| 2.3.3. Implementación de detección automática en las carreteras del país | Implementación de radares disuasorios y sistemas de foto multa en puntos críticos de las carreteras del país, con paneles de mensajería variable. | 2024 - 2030 | MOPT – VMT - PNC |

| | | | |
|---|--|-----------------------------|--|
| Aliados estratégicos | <ul style="list-style-type: none"> ASOMOES: promoviendo el cumplimiento de velocidad en los miembros de su club y realizando campañas en el territorio nacional para incentivar el cumplimiento de los límites. | | |
| Indicador | <p>Tramos con radares de velocidad/tramo críticos identificados por exceso de velocidad.</p> <p>Tramos de control de velocidad media implementados/ tramos críticos identificados por exceso de velocidad.</p> <p>Muertes de motociclistas causadas por exceso de velocidad.</p> | Meta | <p>Línea base (2024): 0 % 2026: 40 % 2027: 60 % 2030: 80 %</p> <p>Línea base (2024): 0 % 2026: 40 % 2027: 60 % 2030: 80 %</p> <p>Línea base (2022): 139 2027: 100 2030: 70</p> |
| Nivel de importancia brindado por los stakeholders | N/A | Costo estimado (USD) | \$2.280.000 |
| Valoración de impacto según estudios internacionales | Muy efectiva ⁸ | | |

8. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/206691614060311799/pdf/Guide-for-Road-Safety-Interventions-Evidence-of-What-Works-and-What-Does-Not-Work.pdf>



Objetivo 3: Establecer lineamientos en toda la cadena de suministro (comercios, empresas de mensajería, deliveries y consumidores) para mitigar la exposición de los trabajadores en motocicleta.

Acción 3.1. Construcción de entornos laborales seguros para los trabajadores en motocicleta

Descripción: las personas que trabajan con su motocicleta tienen una exposición mayor a riesgo, por la combinación entre la exposición vial, con las tensiones asociadas al trabajo. Es por ello que es fundamental que los entornos laborales, entendiendo esto como las dinámicas laborales y comerciales que se tienen, no induzcan a mayores riesgos.

| Proyectos relacionados del PESV Nacional | | N/A | |
|---|--|---------------------------|-----------------------|
| Actividades | Hitos | Periodo de implementación | Responsable principal |
| 3.1.1. Guía de prácticas seguras para los trabajadores en motocicleta | <p>Guía de prácticas seguras, con la participación de las empresas, para posteriormente proponer hacerla obligatoria. Esta guía debe incluir políticas empresariales transversales para prohibir incentivos en contra de la seguridad vial (tiempos de entrega, tiempos de producción de comidas, mecanismos de pago, entre otros), mecanismos para utilizar elementos de protección adicionales al casco, vehículos seguros, buenas prácticas para el transporte de carga (por ejemplo, lo evidenciado en El Salvador, donde la mayoría de carga va sujeta a la motocicleta y no al motociclista, etc.).</p> <p>Creación de una Red Nacional de Seguridad Vial.</p> | 2025 | FONAT |
| 3.1.2. Incorporar en la Ley de Seguridad y Salud Ocupacional, un capítulo de protección al trabajador en moto, que incluya mejores condiciones laborales y restrinja tiempos de entrega | <p>Generar insumos técnicos para una reforma de Ley de Salud y Seguridad Ocupacional que incluye:</p> <p>Prohibición de incentivos que induzcan a cometer prácticas de riesgo para cumplir metas de comercialización, como por ejemplo los tiempos de entrega.</p> <p>Adopción de la Guía de Prácticas Seguras para Los Trabajadores en Motocicleta.</p> <p>Generar políticas de vehículos seguros, dotación y uso de elementos de protección personal adicionales al casco, reporte de novedades y seguimiento a conductas de riesgo.</p> | 2025 | VMT-FONAT |

| | | | |
|---|---|-----------------------------|-------------------------------------|
| 3.1.3. Consolidar la línea base de reporte de indicadores de seguridad vial de las empresas que cuentan con motociclistas en su operación | Levantamiento de una muestra de empresas que cuentan con motociclistas que trabajan con su vehículo, con datos como lugares de trabajo, cantidad de motociclistas, siniestros presentados, etc. | 2025 | VMT-FONAT |
| | Identificación de indicadores | 2025 | FONAT |
| | Software de reporte de indicadores | 2025 | FONAT |
| 3.1.4. Crear incentivos y reconocimientos a las empresas que sean responsables con sus motociclistas | Lanzamiento de la categoría de empresa responsable con sus motociclistas, en el Reconocimiento Nacional de Seguridad Vial. | 2024 - 2030 | FONAT |
| Aliados estratégicos | <ul style="list-style-type: none"> • PedidosYa: Ser pionero en incentivar elementos de protección adicionales al casco y generar alianzas con otras empresas en función de la seguridad vial. Además, crear herramientas tecnológicas para incentivar buenos comportamientos en las vías. • VMT: Proponer reformas a la Asamblea, en articulación con el Ministerio de Trabajo cuando así se requiera. • Escuelas de Manejo: Creación proactiva de un módulo de capacitación para los trabajadores en motocicleta. • Organismo Salvadoreño de Normalización: Actualización de Normas Técnicas de Seguridad Ocupacional y Equipos. • Certificación de sistemas de gestión y de empresas con servicios de entregas a domicilio o delivery. • ASOMOES: Apoyo en el levantamiento de información de empresas con trabajadores en motocicleta. | | |
| Indicador | Empresas que implementan la guía de prácticas seguras en su totalidad/ Empresas identificadas con transporte en motocicleta. | Meta | 2024 (línea base): 0 % 2030: 70% |
| Nivel de importancia brindado por los stakeholders |  | | |
| Valoración de impacto según estudios internacionales | Probablemente efectiva ⁹ | Costo estimado (USD) | \$120.000 |

9. https://www.roadsafety-dss.eu/assets/data/pdf/synopses/Driving_hours_and_rest_time_hours_of_service_regulations_for_commercial_drivers_28042017.pdf

Acción 3.2. Seguimiento a las conductas de riesgo por parte de los mensajeros y domiciliarios o deliveries en motocicleta

Descripción: la tecnología debe ser el aliado principal para llevar a cabo este plan. Es por ello que, con ayuda de herramientas tecnológicas se pueden monitorear conductas como el exceso de velocidad, maniobras riesgosas, aceleraciones bruscas, uso del casco (caso Uber Eats), que permitan tener indicadores de cada trabajador.

| Proyectos relacionados del PESV Nacional | | N/A | |
|--|---|-----------------------------|--------------------------------------|
| Actividades | Hitos | Periodo de implementación | Responsable principal |
| 3.2.1. Implementar herramientas de telemetría para emitir alertas cuando se cometen prácticas de riesgos en la motocicleta | Lineamiento de estos aplicativos para que estén enmarcados en las estrategias de seguridad vial de las empresas. | 2026 | VMT |
| | Lanzamiento de un software libre de monitoreo, que sea compatible con todos los sistemas operativos de teléfonos móviles disponibles en el mercado. | 2026 | VMT |
| 3.2.2. Incentivar el buen comportamiento de los motociclistas que cumplen con los indicadores de seguridad vial | Invitación a implementar incentivos laborales a quienes tengan mejores indicadores en seguridad vial dentro de cada organización. | 2026 | VMT-FONAT |
| Aliados estratégicos | <ul style="list-style-type: none"> CITEA y PedidosYa: adaptación de sus plataformas para hacer monitoreo a prácticas de riesgo. ISSS: apoyo en la sensibilización a motociclistas que asisten a servicios médicos. MINSAL – FOSALUD: Apoyo para la recolección de datos de lesionados y fallecidos que trabajan con motocicleta. | | |
| Indicador | Empresas que adoptan monitoreo a conductas de riesgo/empresas identificadas con trabajadores en motocicleta. | Meta | 2024 (línea base): 0 % 2030: 50 % |
| Nivel de importancia brindado por los stakeholders | N/A | Costo estimado (USD) | \$90.000 |
| Valoración de impacto según estudios internacionales | N/A | | |



Objetivo 4: Establecer lineamientos para el diseño, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial, tomando en cuenta la exposición y condiciones de circulación de los motociclistas.

Acción 4.1. Establecer un kit de lineamientos para que las nuevas vías, o las que se les realice mantenimiento sean seguras para todos los actores viales, especialmente para los motociclistas

Descripción: la infraestructura es una de las medidas más importantes para garantizar un sistema seguro. Sin embargo, muchas intervenciones son muy costosas y no se pueden implementar en un corto plazo. Por ello, es fundamental definir acciones que se pueden realizar en el corto plazo como mejorar los lineamientos, o desarrollar infraestructura de bajo costo y alto impacto, que promueva una circulación más segura, como se detalla en las acciones de esta estrategia. Estas guías deberán incorporar las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud en la materia¹⁰.

| Proyectos relacionados del PESV Nacional | | P.2.4. Creación de equipo auditor de carreteras externo | |
|--|---|---|-----------------------|
| Actividades | Hitos | Periodo de implementación | Responsable principal |
| 4.1.1. Auditorías de seguridad vial en todas las etapas del proyecto | Creación de recomendaciones y lineamientos para que la infraestructura vial sea segura para los motociclistas, a partir de estudios e información secundaria. | 2025 | VMT-Consultoría |
| 4.1.1. Auditorías de seguridad vial en todas las etapas del proyecto | Realizar auditorías de seguridad vial en los tramos de puntos críticos de siniestralidad vial. | 2025-2030 | VMT-Consultoría |
| 4.1.2. Actualizar los lineamientos para canalizar el tráfico, señalar las vías y reducir la velocidad, incluyendo la percepción de los motociclistas en relación con los riesgos | Manual de Señalización Vial de El Salvador, que incluya elementos de pacificación del tránsito, señalización especial y pinturas para demarcación. | 2025-2026 | VMT-Consultoría |
| 4.1.2. Actualizar los lineamientos para canalizar el tráfico, señalar las vías y reducir la velocidad, incluyendo la percepción de los motociclistas en relación con los riesgos | Manual de Lineamientos de Construcción de Infraestructura Vial, incluyendo elementos relacionados con seguridad vial de motociclistas y sistemas de contención vehicular urbanos y rurales. | 2025-2026 | VMT-Consultoría |

10. https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/3146-wbk-speed-mgmt-2nd-edition-131023-electronic.pdf?sfvrsn=696ed45e_3&download=true.

| | | | |
|---|---|-----------------------------|--|
| Aliados estratégicos | <ul style="list-style-type: none"> Organismos Salvadoreño de Acreditación - OSA: para brindar apoyo a los laboratorios de ensayo acreditados en el sector de suelos para garantizar calidad de los materiales. FOVIAL: cumpliendo y haciendo cumplir a sus contratistas las normativas relacionadas con el diseño y construcción de vías seguras. ASOMOES: reportando puntos críticos que requieran ser priorizados en las auditorias. | | |
| Indicador | Tramos auditados/ tramos críticos identificados. | Meta | 2025: 10 % 2027: 40 % 2030: 70 % |
| Nivel de importancia brindado por los stakeholders |  | Costo estimado (USD) | \$120.000 |
| Valoración de impacto según estudios internacionales | Muy efectiva ¹¹ | | |

11. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/206691614060311799/pdf/Guide-for-Road-Safety-Interventions-Evidence-of-What-Works-and-What-Does-Not-Work.pdf>

| Acción 4.2. Realizar mejoras en puntos críticos identificados, para buscar tener entornos seguros para los motociclistas | | | |
|--|--|--|-----------------------|
| Descripción: contando con los lineamientos, es posible de manera gradual realizar mejoras para hacer más seguros los entornos de los motociclistas. | | | |
| Proyectos relacionados del PESV Nacional | | P.3.2. Plan de Seguridad Pasiva P.3.3. Plan de acciones enfocadas en territorio | |
| Actividades | Hitos | Periodo de implementación | Responsable principal |
| V4.2.1. Establecer condiciones de regulación de la publicidad en vía, para disminuir la presencia de distractores | Levantamiento de infraestructuras de publicidad en vía instaladas. | 2025 - 2024 | MOPT |
| | Elaboración de una Guía para implementación de publicidad en vía que tenga en cuenta: <ul style="list-style-type: none"> • Condiciones de ubicación, dimensión y tipo de publicidad • Estandarización de tipo de estructuras • Estandarización de procedimientos de instalación (incluyendo condiciones de trabajo en alturas) Lo anterior, en función de la seguridad vial de todos los actores viales. Esta guía deberá ser utilizada para la aprobación de permisos por el Ministerio. Además, se realizará una implementación piloto para identificar las condiciones específicas que tendrá el documento. | 2026 - 2025 | MOPT |
| | Socialización con los municipios para promover el uso de la guía en los permisos que son de su competencia. | 2027 - 2026 | MOPT |
| | Instar a los municipios para que la renovación de permisos y la autorización de nuevos permisos sea aplicada con base en la Guía de regulación. | 2027 - 2026 | MOPT - FONAT |

| | | | |
|---|--|-----------------------------|---|
| V4.2.1. Establecer condiciones de regulación de la publicidad en vía, para disminuir la presencia de distractores | Verificación del cumplimiento de las condiciones establecidas en la Guía, según priorización de puntos críticos. | 2026-2030 | MOPT - municipios |
| 4.2.2. Incluir la seguridad vial dentro de los criterios de priorización de mantenimiento en la señalización | Consolidación de inventario de señalización vial en puntos críticos de siniestralidad, utilizando información secundaria. | 2026 | MOPT-VMT-FONAT |
| 4.2.3. Implementar zonas de 30Km/h, involucrando también la perspectiva de los motociclistas | Definición de lugares de intervención. | 2025-2030 | VMT |
| | Adopción de lineamientos para implementar en las carreteras nacionales. | 2024 | VMT |
| | Lineamientos para que los municipios también lo implementen en los puntos críticos urbanos. | 2026-2030 | VMT |
| Aliados estratégicos | <ul style="list-style-type: none"> • FOVIAL: mejorando mantenimiento de vías con mayor siniestralidad. El mantenimiento incluye mejoras en señalización y seguridad vial. • ASOMOES: reportando puntos críticos que requieran intervención. • PedidosYa: reportando puntos críticos que requieran intervención. • CODESEVI: como apoyo al trabajo de señalización. | | |
| Indicador | <p>Puntos críticos por excesiva publicidad intervenidos/ puntos críticos por excesiva publicidad identificados.</p> <p>Puntos críticos intervenidos/ puntos críticos identificado.</p> | Meta | <p>2024 (línea base): 0 %</p> <p>2027: 30 %</p> <p>2029: 50 %</p> <p>2030: 60 %</p> <p>2024 (línea base): 0 %</p> <p>2027: 30 %</p> <p>2029: 50 %</p> <p>2030: 60 %</p> |
| Nivel de importancia brindado por los stakeholders |  | Costo estimado (USD) | \$12.500.000 |
| Valoración de impacto según estudios internacionales | Muy efectiva ¹² | | |

12. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/206691614060311799/pdf/Guide-for-Road-Safety-Interventions-Evidence-of-What-Works-and-What-Does-Not-Work.pdf>



Objetivo 5: Aumentar el cumplimiento de las normas de tránsito.

Acción 5.1. Definir los lineamientos para que la educación vial se implemente de manera transversal, desde los niveles de educación básica hasta la universidad

Descripción: la educación es el primer paso para generar conductas seguras en los diferentes actores de la vía. Si bien no es la única, y debe ir de la mano con el control para generar comportamientos seguros, si es muy importante incluirla en los diferentes procesos educativos y en las diferentes edades de los actores viales.

| Proyectos relacionados del PESV Nacional | | N/A | |
|---|---|---------------------------|--|
| Actividades | Hitos | Periodo de implementación | Responsable principal |
| 5.1.1. Lineamientos para la educación vial en los niveles de educación básica y universidades | Generación de lineamientos transversales para las mallas curriculares, reconociendo el enfoque de vulnerabilidad de los actores viales, el enfoque de género, y la importancia del cumplimiento de las normas de tránsito. | 2024-2025 | FONAT |
| Aliados estratégicos | <ul style="list-style-type: none"> • Policía Nacional Civil: apoyo con el Parque de Educación Vial del Viceministerio de Transporte. • VMT: ser parte de las capacitaciones y desarrollando capacitaciones con el sector educativo. | | |
| Indicador | Promociones de estudiantes graduados de secundaria. | Meta | 2024 (línea base): 0 promociones egresadas de secundaria 2026: 1 promoción de egresados en secundaria 2030: 5 promociones de egresados en secundaria |
| Nivel de importancia brindado por los stakeholders |  | | Costo estimado (USD) |
| Valoración de impacto según estudios internacionales | Probablemente efectiva ¹³ | | |
| | | | \$7.000 |

13. https://www.roadsafety-dss.eu/assets/data/pdf/synopses/Education_Pedestrian_skills_training_for_children_190717.pdf

Acción 5.2. Implementar puntos pedagógicos en vía o en empresas, informando sobre los riesgos e importancia de cumplir con las normas

Descripción: puntos pedagógicos donde el equipo de FONAT – CONASEVI, junto con aliados estratégicos, fortalezcan la información sobre las conductas de riesgo. Esto se dará en puntos críticos, de manera articulada con el Plan Estratégico de Control, en las siguientes temáticas:

1. Velocidad
2. Uso del casco
3. Hacerse visible
4. Circulación con casco certificado y abrochado
5. Circulación con licencia de conducción
6. Uso de distractores
7. Puntos ciegos con vehículos pesados

| Proyectos relacionados del PESV Nacional | | N/A | |
|---|--|---------------------------|-----------------------|
| Actividades | Hitos | Periodo de implementación | Responsable principal |
| 5.2.1. Implementar puntos pedagógicos en vía o en empresas, informando sobre los riesgos y sobre la importancia de cumplir con las normas | Lanzamiento de las campañas hacia conductas de riesgo priorizadas. Estas campañas deberán implementarse por parte de CONASEVI, y con aliados estratégicos como empresas, gremios, entre otros, con el fin de fortalecer y aunar esfuerzos entre gobierno – Estado. Se deberá definir indicadores de estas actividades, a través de encuestas pre y post. | 2024 - 2030 | FONAT |
| | Lanzamiento de las campañas hacia el uso de casco. Algunos de los puntos pedagógicos estarán destinados exclusivamente al casco, generando recomendaciones sobre su uso, y articulando con las estrategias comerciales que desarrolle el sector privado. | | |

| | | | |
|--|--|------------------------------------|--|
| <p>5.2.2. Implementar un plan integral de capacitación sobre seguridad vial a los funcionarios de gobierno</p> | <p>Análisis de necesidades de capacitación dentro de todas las entidades encargadas de implementar o apoyar la implementación del Plan.</p> | <p>2024</p> | <p>FONAT</p> |
| | <p>Realización de jornadas de capacitación, de la mano de aliados internacionales.</p> | <p>2025 - 2030</p> | <p>FONAT</p> |
| <p>Aliados estratégicos</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Vendedores de motocicletas (Freedom, Grupo UMA): creación de capacitaciones para extender el alcance de estas jornadas. • ITCA: capacitaciones a estudiantes motociclistas. • ASOMOES: generando un programa de formador de formadores para extender el alcance de las capacitaciones. | | |
| <p>Indicador</p> | <p>Número de jornadas implementadas al mes en puntos identificados como críticos/ número de puntos críticos identificados.</p> | <p>Meta</p> | <p>2023 (línea base): 0 % 2024: 40 % 2030: 100 %</p> |
| <p>Nivel de importancia brindado por los stakeholders</p> | <p></p> | <p>Costo estimado (USD)</p> | <p>\$500.000</p> |
| <p>Valoración de impacto según estudios internacionales</p> | <p>Efectiva¹⁴</p> | | |

14. https://www.roadsafety-dss.eu/assets/data/pdf/synopses/Education_Hazard_perception_training_05092017.pdf

Acción 5.3. Construir y divulgar una campaña masiva de cambio comportamental hacia los motociclistas y hacia los demás stakeholders

Descripción: es importante contar con una campaña principal que tenga elementos para medios masivos, digitales, y en campo, sobre los riesgos priorizados, y sobre los mecanismos de control con que se cuenta en las vías.

Esta campaña deberá contener tres líneas de comunicación permanente, y de manera simultánea:

- El gobierno tiene capacidad instalada en las carreteras del país para vigilar a los conductores.
- Las principales causas de riesgos son los distractores, el exceso de velocidad, no hacerse visible y el uso correcto del casco.
- Los demás conductores deben respetar al motociclista.

Además, las campañas deben incluir de manera transversal el enfoque de género.

Esta acción deberá ir de la mano o implementarse forma articulada con la acción 5.4.

| Proyectos relacionados del PESV Nacional | | | N/A |
|--|--|-----------------------------|---|
| Actividades | Hitos | Periodo de implementación | Responsable principal |
| 5.3.1. Implementar una campaña de comunicación que informe sobre los riesgos de exceder la velocidad, no usar casco, usar distractores o no hacerse visibles, entre otros, pero además sobre la gran estrategia de control en las vías del país, y sobre las sanciones que conlleva incumplir las normas | Creación de la campaña. | 2024-2030 | FONAT - MOPT |
| | Divulgación en medios en vía (BTL) y en medios digitales (ATL). | 2024-2030 | |
| Aliados estratégicos | <ul style="list-style-type: none"> • Asociación Salvadoreña de Empresa de Seguros: divulgación de la campaña. • Vendedores de motocicletas: divulgación de la campaña. • ASOMOES: divulgación y participación en la construcción. • FOSALUD: apoyo en la creación y divulgación en vallas publicitarias. | | |
| Indicador | Comportamientos de riesgo en tramo crítico post-campaña/comportamientos de riesgo en tramo crítico pre-campaña. | Meta | 2023 (línea base): sin reducción 2024: reducción de 30 % |
| Nivel de importancia dado por los stakeholders | ★★★★☆ | Costo estimado (USD) | \$300.000 |
| Valoración de impacto según estudios internacionales | Probablemente efectivo ¹⁵ | | |

15. https://www.roadsafety-dss.eu/assets/data/pdf/synopses/Effectiveness_of_Road_Safety_Campaigns_26072017.pdf

Acción 5.4. Generar una estrategia integral de incremento de control y de percepción de control

Descripción: la percepción de control es fundamental para garantizar que se cumplan las normas. Es por ello que se debe generar esta percepción, y generar operativos permanentes sobre las conductas priorizadas:

- 1) Velocidad
- 2) Uso del casco
- 3) Hacerse visible
- 4) Circulación con casco certificado y abrochado
- 5) Circulación con licencia de conducción
- 6) Uso de distractores
- 7) Consumo de alcohol y sustancias psicoactivas

Proyectos relacionados del PESV Nacional

P 3.1. Plan de instalación de cámaras y radares

| Actividades | Hitos | Periodo de implementación | Responsable principal |
|--|---|---------------------------|-----------------------|
| 5.4.1. Implementar operativos permanentes en vía, sobre los principales factores de riesgo | Consolidación de la línea base de elementos con que se cuenta para hacer control. Esto incluye recurso humano y definición de necesidades de adquisición y definición de necesidades de adquisición en próximas vigencias presupuestales. | 2024 | VMT - PNC |
| | Implementación de controles en vía, realizando procesos de modernización por medio del uso de tecnología. | 2024 - 2030 | |
| 5.4.2. Hacer seguimiento al proceso contravencional, instando a que se paguen las multas | Aplicación de los procesos legales frente a personas que no han pagado sus esquelas. | 2024 - 2030 | VMT |
| | Campaña comunicacional sobre los servicios que se pueden perder por no estar al día con esquelas. | 2024-2030 | VMT |
| | Socialización en medios de comunicación sobre las sanciones aplicadas a quienes no han pagado sus esquelas. | 2024 - 2030 | VMT |
| Aliados estratégicos | <ul style="list-style-type: none"> ASOMOES: divulgación de información sobre sanciones (apoyo en incremento en percepción de control de la ciudadanía). | | |

| | | | |
|--|--|------------------------------------|--|
| <p>Indicador</p> | <p>Cambios en los indicadores observacionales (línea base 2022):</p> <p>Sobreocupación: 19 %</p> <p>Uso de casco adecuado y aparentemente certificado: 30,2 %</p> <p>Uso de calzado apropiado: 28,42 %</p> <p>Uso de guantes: 24,27 %</p> <p>Uso de chaleco reflectante: 4,41 %</p> <p>Coderas y rodilleras: 2,35 %</p> <p>Distractores: 86,2 %</p> <p>No respecto de señalización vial: 70,67 %</p> <p>Respeto de semáforos: 74,5 %</p> <p>Uso de luces: 39 %</p> <p>Uso incorrecto del casco en acompañantes: 74 %</p> <p>Uso del casco de forma correcta en niños: 40 %</p> | <p>Meta</p> | <p>Metas 2030:</p> <p>Sobreocupación: 5 %</p> <p>Uso de casco adecuado y aparentemente certificado: 80 %</p> <p>Uso de calzado apropiado: 40 %</p> <p>Uso de guantes: 40 %</p> <p>Uso de chaleco reflectante: 90 %</p> <p>Coderas y rodilleras: 15 %</p> <p>Distractores: 20 %</p> <p>No respecto de señalización vial: 20 %</p> <p>Respeto de semáforos: 95 %</p> <p>Uso de luces: 95 %</p> <p>Uso incorrecto del casco: 10 %</p> <p>Uso del casco de forma correcta en niños: 90 %</p> |
| <p>Nivel de importancia brindado por los stakeholders</p> | <p>★★★★★</p> | <p>Costo estimado (USD)</p> | <p>\$250.000</p> |
| <p>Valoración de impacto según estudios internacionales</p> | <p>Efectiva¹⁶</p> | | |

16. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/206691614060311799/pdf/Guide-for-Road-Safety-Interventions-Evidence-of-What-Works-and-What-Does-Not-Work.pdf>



Objetivo 6: Tener mejores motocicletas y vehículos en circulación en El Salvador.

Acción 6.1. Establecer elementos mínimos para que las motocicletas nuevas sean más seguras para los salvadoreños, a partir de los sistemas de frenado avanzado y el sistema de encendido automático de luces

Descripción: existen tecnologías que demuestran ayudar a mitigar la gravedad de un siniestro vial o su posibilidad de ocurrencia desde el vehículo, y es por ello que es pertinente definir estándares mínimos para que esos requerimientos hagan parte de las motocicletas que se comercializaran en El Salvador a partir de la implementación del Plan.

Se recomiendan estos límites para el caso de los frenos:

- Adoptar la obligatoriedad de tener frenos ABS para motocicleta con una cilindrada igual o superior a 125 centímetros cúbicos.
- Frenos CBS para motocicletas con una cilindrada igual o mayor 50cc o 4 kW.

Proyectos relacionados del PESV Nacional

P 6.2 Plan Integral de Seguridad de Motociclistas

| Actividades | Hitos | Periodo de implementación | Responsable principal |
|---|---|---------------------------|--|
| 6.1.1. Adoptar la obligatoriedad de tener frenos ABS o CBS, llantas con estándares internacionales y el encendido automático de luces a las nuevas motocicletas que se comercializan en El Salvador en función de su cilindraje | Expedición de norma técnica para frenos y para llantas de motocicletas. | 2024-2025 | Organismo Salvadoreño de Normalización - OSN Organismo Salvadoreño de Acreditación - OSA Organismo Salvadoreño de Reglamentación Técnica - OSARTEC |
| | Obligatoriedad de tener frenos ABS o CBS a las nuevas motocicletas que se comercializan en El Salvador, en función de su cilindraje, teniendo en cuenta un instructivo que defina dichas características. | 2025-2026 | MOPT - FONAT - VMT OSARTEC |
| | Hacer obligatorio en encendido automático de luces. | 2025-2026 | MOPT - VMT - FONAT |

| | | | |
|---|--|-----------------------------|--|
| 6.1.2. Analizar la pertinencia de adoptar beneficios aduaneros a las motocicletas que cuenten con los anteriores sistemas | Analizar la pertinencia de adoptar beneficios aduaneros a las motocicletas que cuenten con los anteriores sistemas. | 2025 | MOPT -VMT- FONAT - Ministerio de Hacienda |
| Aliados estratégicos | <ul style="list-style-type: none"> • Vendedores de motocicletas: participar en las mesas de trabajo para acordar compromisos en el marco de los reglamentos técnicos. • Dirección General de Transporte de Carga Terrestre: importar motocicletas con condiciones óptimas para dar ejemplo institucional. • ASOMOES: campañas de concientización para adquirir motocicletas con condiciones técnicas. • OSA: reconocimiento de la certificación de producto otorgada por un organismo de certificación acreditado. | | |
| Indicador | Porcentaje de motocicletas nuevas en el mercado que cumplen con los estándares establecidos para frenos, luces y llantas. (referencias que cumplen con las condiciones técnicas/referencias totales en el mercado). | Meta | 2024 (línea base): 0 % 2027: 30 % 2028:60 % 2029: 90 % 2030: 100 % |
| Nivel de importancia dado por los stakeholders |  | Costo estimado (USD) | \$30.000 |
| Valoración de impacto según estudios internacionales | Efectiva ¹⁷ | | |

17. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/206691614060311799/pdf/Guide-for-Road-Safety-Interventions-Evidence-of-What-Works-and-What-Does-Not-Work.pdf>

Acción 6.2. Establecer elementos mínimos para que los vehículos pesados, tanto de carga como de servicio público, tengan elementos para disminuir riesgos con motociclistas (barreras anti-empotramiento, espejos, sensores de mitigación de puntos ciegos)

Descripción: existen espejos y sensores que mitigan las áreas de no visibilidad de los camiones y buses denominadas puntos ciegos. Así mismo, se encuentran elementos para evitar el empotramiento de motocicletas entre los camiones cuando ocurren choques. Es importante promover estas tecnologías.

| Proyectos relacionados del PESV Nacional | | P 4.1. Plan de Vehículos Seguros | |
|--|---|----------------------------------|--|
| Actividades | Hitos | Periodo de implementación | Responsable principal |
| 6.2.1. Adoptar la obligatoriedad de contar con estos elementos | Expedición de norma técnica de tener espejos o sensores de mitigación de puntos ciegos. | 2026 | MOPT – FONAT – VMT OSN |
| | Obligatoriedad de tener espejos o sensores de mitigación de puntos ciegos. | 2028 | MOPT – VMT |
| | Obligatoriedad de tener barreras anti-empotramiento. | 2028 | MOPT – VMT |
| Aliados estratégicos | <ul style="list-style-type: none"> FONAT: capacitaciones y sensibilizaciones a conductores de carga y motociclistas sobre puntos ciegos. ASOMOES: capacitaciones a motociclistas sobre puntos ciegos. Dirección General de Transporte de Carga Terrestre: promover y hacer controles para dar cumplimiento a las nuevas disposiciones. | | |
| Indicador | % de camiones que cuentan con dispositivos para mitigar puntos ciegos. (referencias que cumplen con las condiciones técnicas/ referencias totales en el mercado). | Meta | 2024 (línea base): 0 % 2028: 60 % 2030: 80 % |
| Nivel de importancia dado por los stakeholders |  | Costo estimado (USD) | \$30.000 |
| Valoración de impacto según estudios internacionales | Efectiva ¹⁸ | | |

18. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/206691614060311799/pdf/Guide-for-Road-Safety-Interventions-Evidence-of-What-Works-and-What-Does-Not-Work.pdf>

Acción 6.3. Definir incentivos y controles al estado técnico mecánico de las motocicletas

Descripción: las motocicletas que hoy transitan en el país estarán circulando por mucho tiempo. Es por eso por lo que se necesita generar mecanismos para que las condiciones de esas motocicletas sean lo más seguras posibles, promoviendo que estos sistemas estén en correcto estado:

- Presión de llantas
- Labrado de los neumáticos
- Sistema de frenos
- Cadena y sistema de transmisión
- Líquidos

Proyectos relacionados del PESV Nacional

P.4.3. Plan de revisiones técnicas vehiculares

| Actividades | Hitos | Periodo de implementación | Responsable principal |
|---|---|---------------------------|-----------------------|
| 6.3.1. Generación de mecanismos de ascenso tecnológico en las motocicletas antiguas | Realizar una revisión obligatoria a las motocicletas de más de 6 años de antigüedad. | 2026-2030 | MOPT |
| | Implementación de un programa de recambio de motocicletas más seguras y menos contaminantes, estableciendo nuevas condiciones mínimas que se deben cumplir. | 2025-2030 | MOPT |
| 6.3.2. Mejores condiciones en las motocicletas que circulan hoy en El Salvador | Implementar puntos seguros, o puntos de revisión de motocicletas, con sanciones pedagógicas inicialmente, pero luego pecuniarias. | 2024 – 2030 | FONAT – VMT |
| | Implementar un programa liderado por los colectivos, para que las personas hagan las revisiones periódicas a su motocicleta. | 2024 – 2030 | ASOMOES |
| | Crear una herramienta digital para alertar sobre revisiones preventivas y mantenimientos rutinarios. | 2027 | FONAT – VMT |
| | Efectuar y extender los programas de formación a técnicos de mantenimiento de motocicletas. | 2027-2030 | VMT |

| | | | |
|---|---|-----------------------------|---|
| Aliados estratégicos | <ul style="list-style-type: none"> FONAT, CITEA, ASOMOES y aseguradoras: campañas para promover la revisión preventiva y la revisión preoperacional. | | |
| Indicador | <p>Porcentaje de motocicletas revisadas aleatoriamente que cumplen con estándares técnicos de mantenimiento (líquidos, frenos, cadena, presión y labrado de llantas).</p> | Meta | <p>2025: medición de línea base</p> <p>2028: mejora en 15 % de la medición de la línea base</p> <p>2030: Mejora en 50 % de la medición de la línea base</p> |
| Nivel de importancia dado por los stakeholders |  | | |
| Valoración de impacto según estudios internacionales | Efectiva ¹⁹ | Costo estimado (USD) | \$200.000 |

19. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/206691614060311799/pdf/Guide-for-Road-Safety-Interventions-Evidence-of-What-Works-and-What-Does-Not-Work.pdf>



Objetivo 7: Tener mejores cascos y elementos de protección para los motociclistas de El Salvador.

Acción 7.1. Cascos certificados y elementos de protección de calidad para los salvadoreños

Descripción: existen tecnologías que demuestran ayudar a mitigar la gravedad de un siniestro vial o su posibilidad de ocurrencia desde el vehículo, y es por ello que es pertinente definir estándares mínimos para que esos requerimientos hagan parte de las motocicletas que se comercializaran en El Salvador a partir de la implementación del Plan.

| Proyectos relacionados del PESV Nacional | | P 6.2 Plan Integral de Seguridad de Motociclistas | |
|---|---|---|---|
| Actividades | Hitos | Periodo de implementación | Responsable principal |
| 7.1.1. Adoptar el reglamento técnico de cascos, como esquema de calidad para los cascos que se comercialicen en El Salvador | Expedición de la norma técnica de cascos de El Salvador. | 2024 | VMT- FONAT OSN |
| | Análisis técnico para establecer plazos, tiempos de transición y demás condiciones técnicas y arancelarias. | 2025 | VMT – Aduanas – Ministerio de Hacienda |
| | Resolución del reglamento técnico. | 2025 | VMT-FONAT- OSARTEC |
| 7.1.2. Capacitar al personal que verificará el cumplimiento de dicho reglamento | Inicio del programa de capacitación al personal de Aduanas, y a los inspectores de comercios en el cumplimiento del reglamento. | 2025 | VMT-OSARTEC |
| 7.1.3 Adoptar una norma de elementos de protección para motociclistas (sin que sea obligatorio su uso) | Expedición de la norma técnica de elementos de protección personal para motociclistas de El Salvador. | 2027 | VMT- FONAT – OSN |

| | | | |
|---|--|-----------------------------|---|
| Aliados estratégicos | <ul style="list-style-type: none"> • VMT: cascos certificados para todos los colaboradores motorizados del Ministerio. • ASOMOES: campañas de concientización para adquirir cascos certificados. • OSA: reconocimiento de la certificación de producto otorgada por un organismo de certificación acreditado. | | |
| Indicador | Porcentaje de cascos inspeccionados en el mercado que cumplen con el reglamento técnico/% de cascos inspeccionados. | Meta | 2026: 40 % 2028: 80 % 2030: 100 % |
| Nivel de importancia dado por los stakeholders |  | Costo estimado (USD) | \$30.000 |
| Valoración de impacto según estudios internacionales | Efectiva ²⁰ | | |

20. https://www.roadsafety-dss.eu/assets/data/pdf/synopses/PTW_Helmets_23022018.pdf

Acción 7.2. Promoción del ascenso tecnológico de los cascos en mal estado o no certificados que usan actualmente algunos motociclistas en El Salvador

Descripción: en El Salvador la mayoría de los motociclistas usan cascos, pero no son certificados, por ello es muy importante generar programas de ascenso tecnológico, que permitan que las personas que usan cascos que no son certificados, puedan adquirir uno que si lo sea.

| Proyectos relacionados del PESV Nacional | | P 6.2 Plan Integral de Seguridad de Motociclistas | |
|---|--|---|--|
| Actividades | Hitos | Periodo de implementación | Responsable principal |
| 7.2.1. Gestionar alianzas con organismos internacionales para promover el uso del casco | Acuerdos con organizaciones internacionales como la FIA Foundation, para contar con el programa de "Cascos Seguros" en El Salvador. | 2024-2030 | VMT – FONAT |
| 7.2.2. Generación de mecanismos de ascenso tecnológico en las motocicletas antiguas | Análisis sobre la pertinencia de adoptar beneficios aduaneros a los cascos certificados. | 2026 | VMT-Ministerio de Hacienda |
| | Análisis sobre la pertinencia de adoptar beneficios aduaneros a los elementos de protección. | 2026 | VMT-Ministerio de Hacienda |
| | Acuerdos con el comercio para generar estrategias comerciales, que beneficien al consumidor como descuentos, promociones, "cambiatones" de cascos, entre otros. | 2026-2030 | VMT-Ministerio de Hacienda |
| Aliados estratégicos | <ul style="list-style-type: none"> Vendedores de motocicletas y de cascos: generar estrategias para incentivar la renovación de cascos. ASOMOES: liderar campañas para promover el uso correcto del casco. | | |
| Indicador | Porcentaje de cascos inspeccionados en vía que cumplen con el reglamento técnico/% de cascos inspeccionados en vía. | Meta | 2024 (línea base): 0 % 2026: 20 % 2028: 60 % 2030: 70 % |
| Nivel de importancia dado por los stakeholders |  | | Costo estimado (USD) |
| Valoración de impacto según estudios internacionales | Efectiva ^{21 22} | | |

21. https://www.roadsafety-dss.eu/assets/data/pdf/synopses/PTW_Helmets_23022018.pdf

22. https://www.roadsafety-dss.eu/assets/data/pdf/synopses/Powered_Two_Wheeler_Protective_Clothing_13072017.pdf



Objetivo 8: Incentivar la compra consciente y responsable de motocicletas y el uso de modos de transporte sostenibles.

Acción 8.1. Mercadotecnia segura para las motocicletas

Descripción: existen tecnologías que demuestran ayudar a mitigar la gravedad de un siniestro vial o su posibilidad de ocurrencia desde el vehículo, y es por ello que es pertinente definir estándares mínimos para que esos requerimientos hagan parte de las motocicletas que se comercializaran en El Salvador a partir de la implementación del Plan.

| Proyectos relacionados del PESV Nacional | | P 6.2 Plan Integral de Seguridad de Motociclistas | |
|---|---|---|--|
| Actividades | Hitos | Periodo de implementación | Responsable principal |
| 8.1.1. Reglamentar las condiciones que se deben tener en la publicidad de venta de motocicletas o de los elementos relacionados al motociclismo | Reglamentación de obligatoriedad de incluir en la publicidad para la venta de motocicletas, la tenencia o no de frenos ABS, CBS y encendido automático de luces. | 2026-2030 | VMT |
| | Definición de lineamientos o recomendaciones mínimas de seguridad vial para comercializar motocicletas, las cuales serán de obligatorio cumplimiento por parte de los comerciantes. | 2026-2030 | VMT |
| 8.1.2. Obligatoriedad de retirar la motocicleta de los concesionarios con casco y con licencia de conducción | Obligatoriedad para que se cuente con estos elementos, y además ofertarlos en los puntos de venta de motocicletas. | 2026-2030 | VMT |
| Aliados estratégicos | <ul style="list-style-type: none"> Vendedores de motocicletas: implementación los nuevos lineamientos para comercializar motocicletas. ASOMOES: apoyar el seguimiento sobre los establecimientos que no cumplen con los lineamientos. | | |
| Indicador | Establecimientos revisados aleatoriamente que cumplen con los nuevos lineamientos/ establecimientos inspeccionados aleatoriamente. | Meta | 2023 (línea base): 0 % 2026: 20 % 2028: 60 % 2030: 70 % |
| Nivel de importancia dado por los stakeholders | | | Costo estimado (USD) \$20.000 |
| Valoración de impacto según estudios internacionales | N/A | | |

Acción 8.2. Promover el transporte sostenible

Descripción: es muy importante que se cuide la demanda actual que usa transporte público, bicicleta o que camina. Esto con el fin de no perder el control del fenómeno.

| Proyectos relacionados del PESV Nacional | | P 6.2 Plan Integral de Seguridad de Motociclistas | |
|--|---|---|---------------------------------------|
| Actividades | Hitos | Periodo de implementación | Responsable principal |
| 8.2.1. Promover incentivos para modos de transporte sostenible | Incentivos para quienes comparten el vehículo. | 2025 | VMT |
| | Incentivos para quienes usan la bicicleta. | 2025 | VMT |
| 8.2.2. Grandes inversiones en fortalecer el transporte público | Implementación del nuevo sistema de transporte público de San Salvador. | 2030 | VMT |
| Aliados estratégicos | <ul style="list-style-type: none"> • Empresas de transporte público: promover el uso del transporte público. • Colectivos de ciclistas: promover el uso de la bicicleta. • MOPT: planes de uso de modos sostenibles. | | |
| Indicador | Porcentaje de uso de transporte público en San Salvador (como dato de referencia). | Meta | 2021 (línea base): 63 % 2030: 70 % |
| Nivel de importancia dado por los stakeholders |  | Costo estimado (USD) | Por definir |
| Valoración de impacto según estudios internacionales | Altamente efectiva ²³ | | |

23. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/206691614060311799/pdf/Guide-for-Road-Safety-Interventions-Evidence-of-What-Works-and-What-Does-Not-Work.pdf>



Objetivo 9: Mejorar los tiempos y la calidad de los procesos de atención a víctimas de siniestros viales con participación de motocicletas.

Acción 9.1. Menores tiempos de atención a víctimas prehospitalarias y hospitalarias de motociclistas

Descripción: la atención a las víctimas requiere ser rápida, oportuna e idónea. Es por ello que resulta fundamental disminuir los tiempos de atención a víctimas motociclistas, generando para ello un protocolo específico hacia motociclistas, teniendo en cuenta las condiciones físicas de impacto de este actor vial.

Proyectos relacionados del PESV Nacional

P 9.1. Tiempo medio de atención SEM

| Actividades | Hitos | Periodo de implementación | Responsable principal |
|---|--|---------------------------|-----------------------|
| 9.1.1. Menores tiempos de atención a víctimas prehospitalarias de motociclistas | <p>Lanzamiento de nuevo procedimiento que incluye:</p> <ul style="list-style-type: none"> Mecanismos de comunicación y monitoreo constante de la escena y de las carreteras, para asignar ambulancias y hospitales. Mejora en los equipos de comunicación en condiciones óptimas. Protocolos de colaboración de los usuarios para dar paso a las ambulancias. Protocolos para atención específica a motociclistas. Red de información de siniestros por parte de los demás motociclistas. | 2024-2030 | SEM |
| 9.1.2. Menores tiempos de atención a víctimas hospitalarias de motociclistas | <p>Lanzamiento de nuevo procedimiento que incluye:</p> <ul style="list-style-type: none"> Comunicación efectiva entre la zona de impacto prehospitalaria y hospitalaria. Recursos humanos y materiales suficientes áreas, insumos, equipos en los hospitales que atienden emergencias. Personal capacitado en atención medica de choque. Activar la red de atención en salud. | 2026-2030 | Ministerio de Salud |

| | | | |
|---|---|-----------------------------|---|
| Aliados estratégicos | <ul style="list-style-type: none"> FOSALUD: apoyar la construcción de los nuevos procedimientos. ASOMOES: participación de los colectivos para informar a la red de atención sobre la ocurrencia de los siniestros con motociclistas. | | |
| Indicador | Tiempo de atención SEM (tiempo medio entre la comunicación y la llegada de la atención). | Meta | 2023 (línea base): 30 min 2030: 15 min |
| Nivel de importancia dado por los stakeholders |  | Costo estimado (USD) | \$200.000 |
| Valoración de impacto según estudios internacionales | Probablemente efectivo ²⁴ | | |

24. https://www.roadsafety-dss.eu/assets/data/pdf/synopses/Prehospital_Care_30012018.pdf

Acción 9.2. Adopción del seguro obligatorio de siniestros de tránsito

Descripción: los planes de seguro obligatorio pueden apoyar significativamente la respuesta posterior a una colisión al facilitar las correspondientes investigaciones y ofrecer protección contra las pérdidas financieras a las víctimas. Es por ello que se recomienda articular los avances de El Salvador en este tema en el marco del programa "Movernos Seguros".

| Proyectos relacionados del PESV Nacional | | P 9.4 Desarrollo de un sistema de (atención a víctimas (post-trauma | |
|---|---|---|-----------------------|
| Actividades | Hitos | Periodo de implementación | Responsable principal |
| 9.1.1. Revisión y actualización de los estudios adelantados | Socialización con los actores involucrados y actualización de los estudios adelantados previamente (construcción y revisión de proyecto de ley, revisión de normativa y recomendaciones, estudio actuarial, estudio económico) para analizar la articulación institucional y de recursos. | 2026 | FONAT |
| 9.1.2. Radicación del Proyecto de Ley | Inclusión en la agenda regulatoria. | 2026 | MOPT |
| Aliados estratégicos | <ul style="list-style-type: none"> FOSALUD: participación en mesas técnicas. Empresas: socialización de la importancia de tener este seguro y promoción de adquisición del mismo. | | |
| Indicador | Adopción del Proyecto de Ley. | Meta | 2030: adoptado |
| Nivel de importancia dado por los stakeholders | N/A | Costo estimado (USD) | N/A |
| Valoración de impacto según estudios internacionales | Muy efectivo ²⁵ | | |

25. <https://blogs.iadb.org/transporte/es/tu-pais-se-mueve-seguro-el-rol-de-los-seguros-en-la-seguridad-vial/>



Acciones transversales

T.1. Agenda legislativa para la seguridad vial de los motociclistas

Descripción: Agenda legislativa que incluye:

1) Incluir las nuevas categorías y requisitos para las licencias de conducción de motocicleta.

2) Detección automática y semiautomática:

Actualización a la Ley y Reglamento, tomando en cuenta:

- Inicialmente, la responsabilidad de estas infracciones con detección automática recaerá en los propietarios de las motocicletas.
- Validez de las infracciones.
- Definición de requisitos técnicos de los equipos.
- Uso de equipo móviles.

3) Establecer condiciones nacionales de regulación de la publicidad en vía, para disminuir la presencia de distractores.

4) Análisis integral de actuales sanciones, revisando la pertinencia de implementar sistema de licencia por puntos.

5) Obligatoriedad de uso de prendas reflectivas de noche.

6) Prohibición de transporte de niños menores de 12 años en motocicleta.

7) Obligatoriedad de realizar revisión técnica anual a las motocicletas con más de 6 años de antigüedad.

8) Reglamentar la obligatoriedad de verificar que quien compre o retire la moto del concesionario tenga licencia y lleve casco.

9) Adopción del seguro obligatorio de siniestros viales, teniendo en cuenta los avances en la materia en el marco del programa "Movernos Seguros".

10) Modificación a la Ley de Seguridad y Salud Ocupacional, incluyendo:

- Prohibición de incentivos que induzcan a cometer prácticas de riesgo para cumplir metas de comercialización, como por ejemplo los tiempos de entrega.
- Adopción de la Guía de Prácticas seguras para los trabajadores en motocicleta.
- Generar políticas de vehículos seguros, dotación y uso de elementos de protección personal adicionales al casco, reporte de novedades y seguimiento a conductas de riesgo.

| Periodo de implementación | Responsable principal |
|---------------------------|-----------------------|
| 2024 - 2030 | MOPT |

T.2. Agenda regulatoria para la seguridad vial de los motociclistas

Descripción:

- 1) Adoptar la obligatoriedad de tener frenos ABS o CBS, llantas y el encendido automático de luces a las nuevas motocicletas que se comercializan en El Salvador, en función de su cilindraje.
- 2) Adopción de reglamento técnico de cascos.
- 3) Adopción de reglamento técnico de espejos y sistemas para mitigar el punto ciego en vehículos de carga.
- 4) Adopción de reglamento técnico de sistemas de contención vehicular.
- 5) Reglamentación de obligatoriedad de incluir en la publicidad para la venta de motocicletas, la tenencia o no de frenos ABS, CBS y encendido automático de luces.
- 6) Adopción del Manual de Señalización Vial de El Salvador, que incluya elementos de pacificación de tránsito, señalización espacial y pinturas para demarcación.

| Periodo de implementación | Responsable principal |
|---------------------------|-----------------------|
| 2024 - 2030 | MOPT |

T.3. Mejoras permanentes al sistema de información de siniestralidad

Descripción: Al analizar las cifras del ONASEVI, se encuentra que cuentan con excelentes herramientas para la gestión de la información, no obstante, es pertinente revisar algunos elementos para generar un esquema de mejora continua en la recolección, procesamiento y análisis de la información de siniestralidad, incluyendo las siguientes:

Recolección

- Unificación y automatización del sistema de registro.
- Inclusión de cantidad de ocupantes.
- Diferenciación entre conductores y acompañantes.
- Levantamiento del tipo de propulsión del vehículo.
- Identificación de uso del casco y elementos de protección personal de los ocupantes.
- Tipificación del choque, para identificar como se dio el evento (Frontal, trasero, lateral, etc.) (aunque aparece en el formato no está en las bases de datos).
- Croquis.

Procesamiento:

- Creación de un identificador único entre los datos de vehículos, siniestros, víctimas, atención a víctimas, para poder cruzar bases de datos.

Proyectos relacionados del PESV Nacional

P 11.1 Plan de fortalecimiento de capacidades

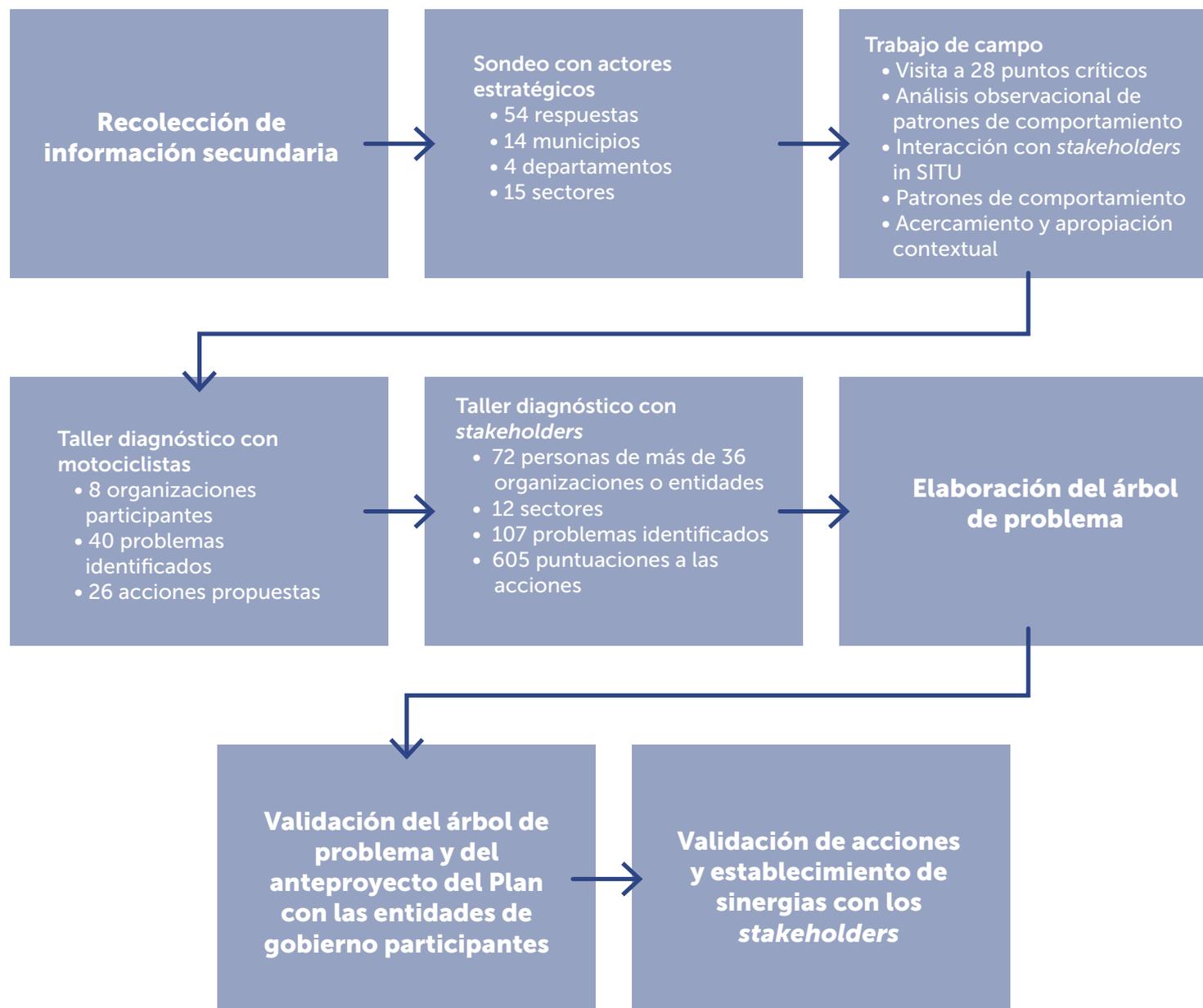
| Actividades | Hitos | Periodo de implementación | Responsable principal |
|--|---|-----------------------------|---------------------------|
| T.3.1. Diagnóstico detallado de mejoras requeridas | Elaboración del diagnóstico. | 2024 | VMT-FONAT-PNC |
| T.3.2. Plan de implementación de mejoras | Actualización de formatos y procedimientos de captura. | 2025 | |
| | Actualización de sistema de información. | 2026 | |
| Aliados estratégicos | <ul style="list-style-type: none"> • PNC: actualización de la información de accidentes. • Ministerio de Salud: datos de atención a las víctimas. | | |
| Indicador | Lanzamiento de las mejoras en recolección y procesamiento de información. | Meta | 2026: Sistema actualizado |
| Aceptación | N/A | Costo estimado (USD) | \$20.000 |



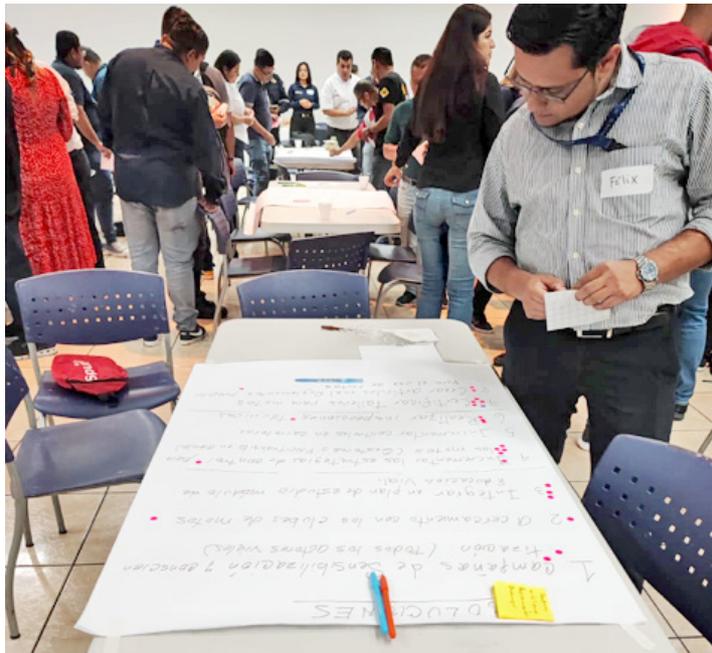
Anexos

Construcción participativa del Plan

El Plan fue elaborado mediante una metodología participativa activa, que abarcó las siguientes etapas:



Una vez fue consolidado el árbol de problema, el cual fue validado con las autoridades nacionales (Viceministerio de Transporte, FONAT, Policía Nacional Civil) y con los *stakeholders*, tal y como se señaló en el anterior numeral, y siguiendo la metodología del Marco Lógico planteado para la formulación del Plan, se afianzó el objetivo principal y los objetivos específicos del Plan de Seguridad Vial de Motociclistas de El Salvador, los cuales van acordes al problema principal y a las causas identificadas en la consultoría que apoyó el desarrollo del Plan.



Acciones propuestas

Siguiendo el desarrollo de la metodología propuesta en el plan de trabajo, y los principios allí establecidos, como el de participación activa y permanente de los *stakeholders*, la identificación de acciones en el Plan tuvo una etapa de propuestas y de acciones para implementar.

Así, además de la identificación de los problemas en el marco del diagnóstico, los talleres participativos efectuados el 23 y 24 de noviembre de 2023, permitieron que cada uno de los grupos elaborara una serie de propuestas sobre las acciones que consideran tener mayor impacto en la seguridad vial de los motociclistas, alrededor de los ejes temáticos abordados en ese momento.

Cada grupo desarrolló y socializó sus propuestas, pero, además, en el caso del taller con *stakeholders*, al finalizar dicho espacio, los participantes tuvieron la oportunidad de “votar” o de marcar cuales eran las acciones que consideraban más importantes.

Este ejercicio arroja un insumo muy valioso para la definición del Plan, el cual consiste en la descripción de un indicador de “aceptación” de las propuestas que será significativa para respaldar su implementación.

Por el lado de los motociclistas, se presentaron **26 acciones propuestas**, las cuales son las siguientes:

| Acciones propuestas de los motociclistas |
|--|
| Ser ejemplo y consejero de los nuevos motociclistas. |
| Empezar con los niños ²⁶ . |
| Generar las leyes de tránsito en la Asamblea Legislativa. |
| Talleres de capacitación. |
| Formulario de prevención de siniestros viales ²⁷ . |
| Controles a la venta de motocicletas (licencias). |
| Importar motocicletas que cumplan con todas las normas de seguridad. |
| Auditorías a escuelas de manejo/ examinadoras. |
| Prueba para licencia sea completa. |
| Auditoria sobre tarjetas de circulación versus licencia. |
| Uso obligatorio de chalecos reflectivos. |
| Chequeos de sistema eléctrico obligatorio con refrenda. |
| Crear una vía exclusiva para motocicletas. |
| Disminuir el uso del celular. |
| Compañía de concientización vial permanente. |
| Continuar con capacitaciones viales, fomentando el respeto al motociclista. |
| Concientizar a la población para el uso completo de los elementos de protección personal. |
| Capacitar a menores sobre el riesgo que conlleva a manejar motocicletas y crear responsabilidad en la persona. |
| Extender o regular los tiempos de entrega. |
| Establecer una ley que regule, tiempos de entrega en temas de entregas a domicilio o delivery. |
| Campañas de concientización para empresas que trabajan con domicilio. |
| Respeto al motociclista. |
| Mejorar unidades de transporte público. |
| Mejorar atención a los usuarios del transporte público. |
| Inspeccionar periódicamente unidades de transporte por medio de las instituciones correspondientes. |
| Exigencia de conductores capacitados debidamente y en regla. |

26. Esto significa según las propuestas de los *stakeholders*, que desde la escuela se aborde la seguridad vial como una responsabilidad de toda la ciudadanía.

27. Formulario con recomendaciones generales para todos los actores viales, con el objetivo de evitar que ocurran siniestros de tránsito, señalando en cada actor tanto sus derechos como sus deberes.

Por otro lado, en el taller con *stakeholders*, los grupos propusieron **83 propuestas**, las cuales recibieron **605 puntuaciones o votaciones**, como se muestra a continuación:

| Propuesta de acción por parte de los <i>stakeholders</i> | Cantidad de votos |
|---|-------------------|
| Regular dentro del reglamento el uso de equipos de protección certificados. | 20 |
| Plan Nacional de Educación en Seguridad Vial (formal, no formal e informal). | 19 |
| Implementación de tecnología para hacer control a motociclistas. (Appi, etc.) | 17 |
| Implementación de un programa de chatarrización para permitir al usuario la renovación de motocicletas más seguras. | 17 |
| Implementación de un sistema de seguridad en el transporte público. | 16 |
| Establecimiento de especificaciones técnicas para la importación de motocicletas nuevas y usadas. | 15 |
| Obligatoriedad de dispositivos de seguridad certificados. (casco, reflejantes, etc.) | 14 |
| Mantenimiento general de la motocicleta. (preventivo, correctivo y predictivo) | 14 |
| Integrar en plan de estudios módulos de educación vial. | 14 |
| Incluir la temática de educación vial en diferentes niveles de escolaridad. (básica, media y superior) | 13 |
| Realizar talleres y capacitaciones a los motociclistas sobre el uso de elementos de protección. | 13 |
| Implementar un sistema de transporte intermodal. | 13 |
| Implementación de campañas de concientización en aplicación de normativa y reglamentos, así como en fiscalización. | 13 |
| Integrar asignaturas de seguridad vial. | 12 |
| Las concesionarias deben obligar a la compra del kit de seguridad vial. | 12 |
| Realizar reformas a la normativa de tránsito para incorporar nuevas licencias de conducir segmentadas según la capacidad de cilindraje de cada motocicleta. (tomado en consideración la pericia del conductor). | 12 |
| Crear artículos en el reglamento, propios para el uso de motocicletas. | 12 |
| Mayor rigurosidad de la ley. (multas) | 11 |
| Controles vehiculares de verificación del cumplimiento del uso de equipos de protección. | 11 |
| Aplicar capacitaciones como requisito para obtención de licencia nueva para la educación del motociclista. | 11 |
| Requerir en todas las etapas de proyectos de carretera auditorías de seguridad vial. | 11 |
| Formular un apartado específico para motociclistas en la Ley y Reglamento de Tránsito. | 10 |

| Propuesta de acción por parte de los stakeholders | Cantidad de votos |
|--|-------------------|
| Reformas de la ley. (eliminar vacíos) | 10 |
| Campañas de sensibilización y concientización. (todos los actores viales) | 10 |
| Aplicación de la normativa actual de RTV y emisión de gases. | 10 |
| Fiscalizar la adquisición de motocicletas sin estar autorizado a conducirla. | 10 |
| Implementación de sistemas tecnológicos para detención de infracciones. | 10 |
| Intensificar campañas institucionales. | 9 |
| Más controles vehiculares con enfoque en la revisión de documentación, seguridad vial, estado de la motocicleta. | 9 |
| Ampliar los operativos de control de la Policía Nacional Civil en las zonas rurales, sobre el cumplimiento de la normativa de tránsito y seguridad vial. | 9 |
| Realizar inspecciones técnicas. | 9 |
| Optimización del transporte público actual. | 9 |
| Mejora de condiciones en normativa laboral. (soluciones workertech) | 9 |
| Seguro obligatorio de daños personales. | 9 |
| Incorporar a la currícula de educación materias de educación vial. | 9 |
| Actualización de conocimientos sujetos a la renovación de licencias. | 9 |
| Sensibilización a jóvenes. | 8 |
| Tipos de licencia para conducir diferentes tipos de motocicleta. (licencia por cilindraje) | 8 |
| Ordenanzas municipales que obliguen una limpieza general de las calles y verificación de la correcta colocación de publicidad. | 7 |
| Incluir como política en materia educativa la enseñanza de la educación vial. | 7 |
| Incrementar las estrategias de control para las motocicletas. (gestores y PNC - tránsito en campo) | 7 |
| Certificar talleres para motocicletas. | 7 |
| Creación e inclusión de certificaciones de equipos en la ley y su reglamento. | 7 |
| Ampliar oferta de capacitaciones relacionadas a la seguridad vial. | 7 |
| Presupuesto especial para reforzar la señalización vial. | 6 |
| Uso de nuevas tecnologías para el control y vigilancia. | 6 |
| Extender el horario de operación nocturno. | 6 |
| Portación de documentos y registro de vehículos. | 6 |

| Propuesta de acción por parte de los <i>stakeholders</i> | Cantidad de votos |
|---|-------------------|
| Incremento del tarifario de esquelas. | 6 |
| Acciones más estratégicas de control y vigilancia. | 5 |
| Documentar capacidades de las instituciones controladoras. | 5 |
| Multas mayores por faltas a la ley. | 5 |
| Fomento e incentivos para la renovación de flota de transporte. | 5 |
| Campañas constantes/continuas de educación vial para clientes y usuarios de motocicletas. | 5 |
| Control y límite de horarios para las empresas de entregas a domicilio o delivery. | 5 |
| Actualización de las normas de tránsito. | 5 |
| Fortalecimiento de un sistema de seguridad sectorial. | 4 |
| Mejor fiscalización para la formación de motociclistas. (cursos obligatorios) Refrenda de licencia o de tarjetas de circulación. | 4 |
| Mayor tecnificación del personal dedicado a la seguridad vial. | 4 |
| Fortalecimiento institucional. | 4 |
| Concientización sobre seguridad vial. | 3 |
| Campañas de concientización. (magnitud de los siniestros) | 3 |
| Acercamiento con los clubes de motocicletas. | 3 |
| Mejorar la frecuencia del servicio de transporte público. | 3 |
| Número de emergencia vial para reportar. | 3 |
| Implementación de reductores de velocidad. | 3 |
| Implementar nuevos métodos de evaluación con mayores componentes tecnológicos. | 2 |
| Obligatoriedad de cursos de manejo con una cantidad de horas mínimas. | 2 |
| Incrementar controles en carreteras. | 2 |
| Actualización de la norma que contemple la moto eléctrica. | 2 |
| Implementar facilidades económicas para acceder a la capacitación teórica y práctica para la obtención de licencia de conducir. (campañas y programas entre el estado y la empresa privada) | 1 |
| Campañas de educación y manejo defensivo. | 1 |

| Propuesta de acción por parte de los <i>stakeholders</i> | Cantidad de votos |
|---|-------------------|
| Campañas de sensibilización para el resto de conductores del sistema vial. | 1 |
| Campaña con enfoque de género. | 1 |
| Comprobar mantenimientos de motocicletas. | 1 |
| Placas atrás y adelante, también cascos y chalecos. | 1 |
| Mismas regulaciones de importación para motocicletas que carros. | 1 |
| Spots televisivos, radio y redes sociales, relacionados a la seguridad vial y conocimiento de la LTTSV. | 1 |
| Elevar las exigencias para la obtención de licencias. | 1 |
| Campañas de concientización para el aprendizaje formal y obtención de licencia de conducir. | - |
| Empresas activamente participando en seguridad vial. (mantenimiento) | - |
| Actualización de conocimientos de conducción. | - |
| Adopción de estándares internacionales de seguridad en vehículos y carreteras. | - |

Estas acciones son un insumo fundamental en la formulación de la estructura del Plan, ya que generarán apropiación en los actores estratégicos y así, su implementación será mucho más efectiva.

Validación y consolidación de sinergias

Durante enero de 2024, se realizó con las entidades de gobierno y con los *stakeholders*, la validación de la estructura base del Plan, para que puedan darse aportes y recomendaciones de como poder implementar cada una de las acciones allí propuestas.

Con los insumos desarrollados con los resultados del diagnóstico, el árbol de problema y los talleres anteriormente implementados, se construyó un anteproyecto de Plan, el cual fue el insumo base para todos los espacios de trabajo adelantados.

Mesa de trabajo de alto nivel

En este espacio se contó con la participación de la directora del FONAT, el director General de Tránsito, el director General de Transporte Terrestre, y autoridades de la Policía Nacional Civil.



Allí, se efectuó la socialización del árbol de problema, del objetivo principal y secundarios propuestos, así como las acciones, sus responsables y sus plazos de implementación.

Cada vez que se socializaba un objetivo y sus respectivas acciones, se brindaba un espacio de discusión que permitió recolectar ajustes, recomendaciones y nuevas propuestas para ser consideradas en la versión definitiva del Plan. Además, cada participante tuvo en sus manos el borrador del documento, lo cual permitió que sobre esta pudiera hacer comentarios y recomendaciones, las cuales fueron consolidadas y revisadas para la elaboración de la versión final del Plan que se encuentra en este documento.





Taller con stakeholders

Este taller fue desarrollado el 18 de enero de 2024. Allí se contó con la participación de cerca de 70 asistentes, muchas de ellas de las mismas organizaciones que ya habían participado en el taller de diagnóstico desarrollado en noviembre.

Este taller tuvo dos objetivos:

1. Consolidar propuestas de los participantes sobre cómo poder implementar cada una de las acciones señaladas en el anteproyecto del Plan.
2. Identificar cómo los *stakeholders* poder ser actores que apoyen cada una de las estrategias propuestas, para que se incluyan en el Plan, y se genere así mayor compromiso por parte de ellos en su ejecución.



Para el primer objetivo, se realizaron nueve mesas de trabajo, las cuales tuvieron ejes de discusión similares a los de los objetivos del Plan, y cada mesa tuvo dos preguntas orientadoras, que fueron socializadas en el marco del taller.

A. Fortalecer los procesos de cumplimiento y de verificación de la idoneidad de las personas que conducen motocicleta en El Salvador

1. ¿Cómo deberían ser capacitados los instructores y evaluadores?

- Recibir capacitación para obtener una certificación de parte de VMT.
- Contar con instalaciones adecuadas para realizar las prácticas.
- Capacitaciones teóricas y prácticas periódicas.

2. ¿Qué herramientas deberían tener los evaluadores e instructores para hacer una evaluación objetiva completa y estandarizada?

- Simuladores para prácticas.
- Equipo de seguridad distintivo al momento de realizar las prácticas.
- Medios digitales para grabar las evaluaciones.

B. Fomentar la conducción de motocicletas a velocidades seguras

1. ¿Qué debe tener en cuenta el plan operativo de gestión de la velocidad, además de los datos de ubicación, hora y días críticos por exceso de velocidad?

- Frecuencia de ocurrencia.
- Diferencial de velocidad.
- Definición de tecnología a usar.
- Definición de recursos humanos y financieros.
- Tipo de señalización.
- Condiciones viales. (geometría, mantenimiento)
- Georreferenciación de ubicación.
- Datos estadísticos de siniestralidad.
- Materiales para capacitación, en medios digitales y escritos.
- Indicadores para evaluación periódica.

2. ¿Qué se debe tener en cuenta para controlar la velocidad de los motociclistas y de los demás vehículos?

- Elementos de medición de velocidad: cámaras y radares.
- Indicadores de velocidad a la que el conductor se dirige.
- Recursos de personal en puntos estratégicos.
- Dispositivos de control de velocidad temporales y permanentes, según zonas.
- Señalización vial de restricción de velocidad.
- Campañas de sensibilización dirigida a conductores.
- Fortalecimiento del marco legal, para garantizar cumplimiento de restricciones.

C. Establecer lineamientos en toda la cadena de suministro (comercios, empresas de mensajería, deliveries y consumidores) para mitigar la exposición de los trabajadores en motocicleta

1. ¿Qué prácticas seguras conocen que deban ser implementadas para todos los trabajadores en motocicleta en el país?

- Cursos frecuentes de seguridad vial.
- Uso correcto del equipo de protección.
- Respetar señalización, velocidad, etc.
- Mantenimiento preventivo.
- Reducir horas laborales.
- Limitar uso de teléfono.

2. ¿Cómo incentivar el buen comportamiento de los motociclistas trabajadores en motocicleta que cumplen con los indicadores de seguridad vial?

- Generar alianzas estratégicas que conlleven el cumplimiento de los equipos de protección y mantenimiento de motocicleta.
- Brindar regalías por cumplir lineamientos de empresas en un periodo de tiempo determinado.

D. Establecer lineamientos para el diseño, construcción y mantenimiento de la infraestructura vial, tomando en cuenta la exposición y condiciones de circulación de los motociclistas

1. ¿Qué lineamientos deberían tener los diseñadores y constructores de vías para velar por la seguridad vial de los motociclistas?

- Diseño de vías cumpliendo normativas de geometría. (ancho de vías, pendientes radio de curvatura, etc.)
- Diseño de pavimento.
- Diseño de obras de protección y seguridad vial. (barreras, señalización vial, etc).
- Construcción: que se cumplan las obras tal cual se han diseñado con calidad para alcanzar los periodos de vida útil.

2. ¿Cómo priorizar los lugares para hacer mantenimiento en las vías urbanas e interurbanas?

- Con base a un análisis de la condición de la red vial, utilizando herramientas de evaluación de condición de la vía, priorizando las intervenciones de la red vial.
- Mapa de calor de accidentes de motociclistas identificando las condiciones de la red vial como causa de accidente.

E. Aumentar el cumplimiento de las normas de tránsito – control

1. ¿Cómo incrementar la percepción de control?

- Divulgar acciones tomadas por instituciones aplicadores de la ley en medios de comunicación.
- Mejorar la señalización vial.
- Incrementar sistema o instalación de video vigilancia.

2. ¿Cómo aumentar las capacidades de control del VMT y de la PNC?

- Trabajo en equipo y centralización de la información, a la vez realizar planes institucionales.
- Implementar e incrementar lo existente en materia de tecnología.
- Implementar escuela de manejo de motociclistas para garantizar que el conductor cumpla con los requisitos tanto en materia de ley y destrezas.

F. Programas de educación para niñas, niños y adolescentes - NNA y educación vial

1. ¿Cuáles lineamientos debería tener la educación vial para que se implemente de manera transversal, desde el colegio hasta la universidad?

- Integración de contenidos de seguridad vial en todas las asignaturas según el grado de avance del estudiante – moral y cívica.
- Elaborar propuestas pedagógicas de adaptación curricular.
- Realizar formación docente especializada en educación vial.
- Creación de recursos didácticos para uso de los docentes.
- Medir los conocimientos, habilidades sobre seguridad vial.
- Fortalecer los comités escolares de educación y seguridad vial, capacitarlos y equiparlos.

2. ¿Cómo planificar las acciones pedagógicas en vía y en empresas? ¿Qué actores pueden apoyar estas acciones?

En la vía

- Focalizar entrega de material didáctico específico sobre alta siniestralidad vial.
- Fortalecer campañas en las vías con consejos de seguridad vial. (mupis y vallas publicitarias).
- Aprovechar el componente tecnológico para la fiscalización del espacio vial.

En la empresa

- Planificación anual de talleres formativos para todo el personal involucrado o relacionado con la movilidad.
- Actores (CONASEVI, Gremiales, VMT).

G. Tener mejores motocicletas en circulación en El Salvador y mejorar las condiciones de comercialización de cascos y elementos de protección

1. ¿Cómo hacer que las motocicletas que actualmente circulan estén en buen estado?

- Definir normas técnicas asociadas (ensayos, calibración u otras que sean requeridas) para validar el buen estado del vehículo.
- Definir los mecanismos para evaluar el cumplimiento de las especificaciones técnicas. (actividades de inspección)
- Definir la estrategia de implementación gradual para evaluar el cumplimiento de las especificaciones técnicas. (formación de las partes interesadas en este proceso)
- Promover, divulgar, concientizar las actividades preventivas para el mantenimiento y asegurar el buen estado. (consideración del sistema de multas)

2. ¿Qué estrategias propone para que los actuales cascos que no son certificados sean renovados?

- Adopción de normas técnicas (incluidas de ensayo) aplicables a cascos.
- Definir los mecanismos para evaluar el cumplimiento de las normas técnicas. (certificación de producto – reconocimiento de la certificación para productos importados)
- Establecer la implementación gradual para la exigencia del casco certificado por parte del regulador, conjuntamente con la inspección técnica vehicular y control de tránsito.

H. Incentivar la compra consciente y responsable de motocicletas y el uso de modos de transporte sostenibles

1. ¿Qué debería tener la cadena comercial de una moto en cuenta para mejorar la seguridad vial?

- Que las empresas distribuidoras brinden lo básico en seguridad certificada como campañas 360. (empresas privadas, asociaciones, gobierno)
- Que los vendedores de motocicletas estén capacitados para brindar el adecuado conocimiento en la labor de la venta responsable.
- Dar seguros por compras a las personas que adquieran la motocicleta.

2. ¿Qué incentivos propone crear para que la gente que actualmente usa otros modos de transporte no se pase a la motocicleta?

- Mejorar el sistema de transporte público.
- Opciones en otros sistemas de transporte.
- Incentivar a las empresas en realizar teletrabajos.
- Regular las plataformas digitales de servicio de transporte como Uber, inDrive, etc. (capacitaciones, campañas y reglamentos obligatorios y de cumplimiento para empresas que se dediquen a esta actividad)

I. Atención a las víctimas

1. ¿Cómo mejorar los tiempos de atención a las víctimas, especialmente motociclistas?

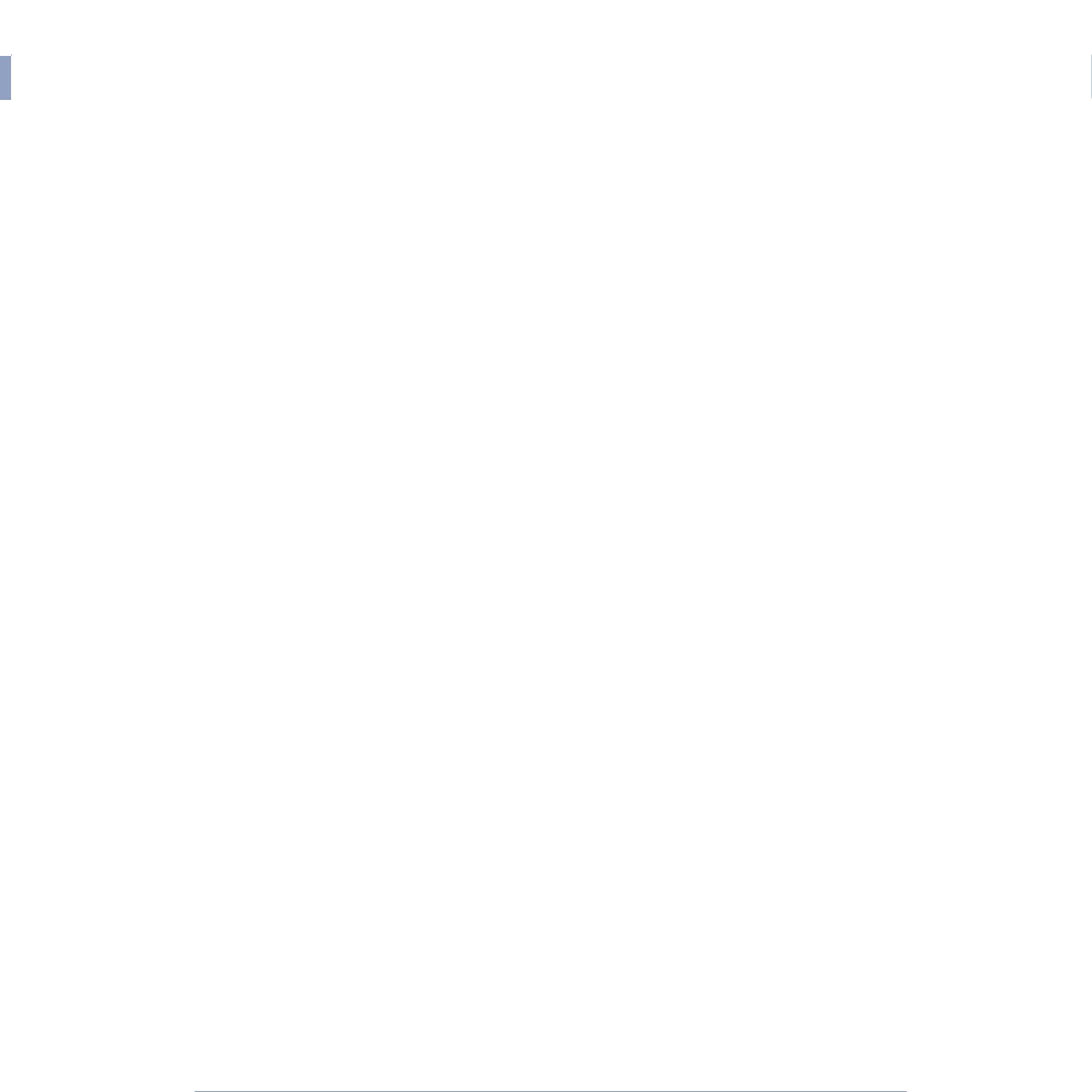
Atención prehospitalaria:

- Mecanismos de comunicación y monitoreo constante de la escena y de las carreteras.
- Equipos de comunicación en condiciones óptimas.
- Actualización y difusión de los protocolos de la atención a las víctimas.
- Descentralización de ambulancias.
- Medicina en desastres o accidentes.
- Colaboración de los usuarios para dar paso a las ambulancias.

Atención hospitalaria:

- Comunicación efectiva entre la zona de impacto prehospitalaria y hospitalaria.
- Recursos humanos y materiales suficientes áreas, insumos.
- Personal capacitado en atención medica de choque.
- Utilización asertiva de la estrategia triage.
- Activar la red de atención en salud.

Para el segundo objetivo, es decir, para identificar los *stakeholders*, se consolidó una matriz de propuestas de participación, mediante la cual, sobre cada acción en borrador, cada integrante incluyó si su sector puede contribuir en la ejecución, y especificando cómo lo podría hacer. La matriz consolidada se encuentra anexa al presente documento.



PLAN DE **SEGURIDAD VIAL** DE MOTOCICLISTAS DE EL SALVADOR

CAPÍTULO DE MOTOCICLISTAS
DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL
2024-2030

