

00000001



PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2015-2020



Juntos,
podemos
salvar millones
de vidas

**REPRESENTANTES DE INSTITUCIONES PÚBLICAS Y PRIVADAS
EN EL CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (CONASEVI)**

Coordinador CONASEVI

Lic. Nelson Napoleón García Rodríguez
Viceministro de Transporte

Coordinadora Delegada

Licda. Loyda Marielos Alfaro Chévez
Viceministerio de Transporte

Dirección General de Tránsito del Viceministerio de Transporte (VMT)

Representante Titular: Lic. Edwin Flores Sánchez

Subdirección de Tránsito Terrestre de la Policía Nacional Civil (PNC)

Representante Titular: Subcomisionado Maximiliano Torres Jiménez

Representante Suplente: Subinspectora Karla Jeaneth Hernández

Ministerio de Salud (MINSAL)

Representante Titular: Dra. Silvia Argentina Morán de García

Representante Suplente: Licda. Rosa Mayra Magaña Ramírez

Ministerio de Educación (MINED)

Representante Titular: Arq. Patricia Maryxenia de Salazar

Representante Suplente: Licda. María Luisa Benítez

Ministerio de Gobernación y Desarrollo Territorial (MIGODET)

Representante Titular: Lic. Ramón Arístides Valencia Arana

Representante Suplente: Lic. Walter Osmar Mejía Navarrete

Asociación Salvadoreña de Distribuidoras de Vehículos (ASALVE)

Representante Titular: Sr. Guillermo Herrador Montalvo

Representante Suplente: Ing. Ricardo Sutter Argüello

Empresas Examinadoras de Manejo

Representante Titular: Lic. Jaime Humberto Cruz Guadrón

Representante Suplente: Lic. José Eduardo Zacapa

Fundación Crisálida Internacional c/p Glasswing International El Salvador

Representante Titular: Licda. Celina de Sola

Representante Suplente: Ing. Saúl Castelar

Organización Panamericana de la Salud (OPS)

Representante Titular: Dr. Rodolfo Peña

Representante Suplente: Dr. Juan Carlos Meléndez

EQUIPO CONSULTIVO

Ministerio de Salud-MINSAL

Ministerio de Educación-MINED

Viceministerio de Transporte-VMT

Viceministerio de Obras Públicas

Policía Nacional Civil-PNC

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

Instituto Salvadoreño de Rehabilitación Integral-ISRI

Consejo Nacional de Atención Integral a la Persona con Discapacidad-CONAIPD

Instituto de Medicina Legal-Corte Suprema de Justicia

Comando de Sanidad Militar-COSAM

Cruz Verde Salvadoreña

Universidad Tecnológica de El Salvador-UTEC

Universidad Panamericana de El Salvador-UPAN

Asociación de Universidades Privadas de El Salvador-AUPRIDES

INDICE

I. INTRODUCCION.....	5
II. MARCO CONCEPTUAL DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL 2015 – 2020.....	7
III. DIAGNOSTICO DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL SALVADOR.....	9
A) GENERALIDADES	
B) EPIDEMIOLOGIA	11
C) SITUACIÓN SOCIOECONÓMICA	18
D) FACTORES DE RIESGO FUNDAMENTALES.....	19
E) PUNTOS CRÍTICOS.....	21
IV. ELEMENTOS DEL PLAN	22
VISION 2020	22
MISION DEL PLAN	22
OBJETIVOS DEL PLAN.....	22
RESULTADOS ESPERADOS	23
ACTIVIDADES.....	23

I. INTRODUCCION

Los esfuerzos hechos en seguridad vial han contribuido a la disminución de los accidentes viales en los últimos años, sin embargo, El Salvador aún presenta elevadas tasas de mortalidad vial, lo que ha hecho que la seguridad vial se vuelva un tema que requiere de la atención de toda la sociedad para ser enfrentado de la mejor forma posible y disminuir los siniestros de tránsito y las lesiones, muertes y discapacidades que generan.

Frente a esta realidad y considerando el lanzamiento de parte de las Naciones Unidas del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, se formuló a través de la Dirección General de Tránsito del Viceministerio de Transporte el Plan Estratégico de Seguridad Vial de El Salvador 2011-2020, lanzado el 29 de septiembre de 2011, concibiéndose como el instrumento de política pública en el cual se articulan y coordinan diferentes estrategias para enfrentar intersectorialmente las causas críticas que ocasionan los siniestros viales, ejecutando distintas líneas de acción, encaminadas a lograr los objetivos estratégicos previamente definidos en pro de la seguridad vial. En ese marco, el 14 de diciembre de 2012, se aprobó en la Asamblea Legislativa el Decreto No. 232, publicado en el Diario Oficial No.8, Tomo No. 398, de fecha 26 de junio de 2013, el cual contenía las disposiciones legales que garantizan los fondos para la atención en salud y prestación económica a personas víctimas de accidentes de tránsito (Ley Especial para la Constitución del Fondo para la Atención a Víctimas de Accidentes de Tránsito), en dicha ley, se da vida al Consejo Nacional de Seguridad Vial (CONASEVI), el cual tiene como objetivo ejecutar programas técnicos y científicos en materia de seguridad, educación y prevención vial con el fin de prevenir y disminuir los accidentes de tránsito, y está conformado por instituciones públicas y privadas.

Que como parte del Plan Estratégico de Seguridad Vial de El Salvador 2011-2020, y con el surgimiento de nuevas instituciones que tienen el mismo fin, desarrollamos en el presente año dos talleres que tuvieron como fin evaluar y actualizar las acciones del Decenio de la Seguridad Vial, por lo que fueron convocados diversos actores sociales relacionados con la temática, para que aportaran sus opiniones acerca de las acciones principales que deberán realizarse en este próximo quinquenio, este proceso participativo ha propiciado su reformulación, dando como resultado un Plan de Seguridad Vial 2015-2020 el cual recoge los resultados del primer quinquenio y define las próximas acciones al 2020, las que serán ejecutadas por todas las instituciones miembros del CONASEVI e instituciones públicas y privadas que forman parte de la redes de cooperación que apoyan este esfuerzo, y que se sumará a las actividades planteadas en el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2011-2020.

Luego de ese proceso participativo y la consolidación de la información, se presenta el Plan de Seguridad Vial para 2015-2020, el cual consta de cuatro partes:

- a) Introducción.
- b) Marco conceptual.
- c) Diagnóstico de la seguridad vial en El Salvador.
- d) Elementos del plan.

Este documento constituirá uno de los instrumentos que impulsará esfuerzos en materia de seguridad vial en el país, con el objetivo de contribuir a transformar la realidad que se vive en la vía pública, a fin de reducir el alto número de siniestros viales, las lesiones, discapacidades y muertes que se pudieran generar y servirá de guía para la planificación de acciones de prevención y control en el marco de los Consejos Departamentales y Municipales de Seguridad Vial.



II. MARCO CONCEPTUAL DEL PLAN DE SEGURIDAD VIAL 2015 – 2020

A partir de la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, organizada por el Gobierno de la Federación Rusa en noviembre de 2009, se hicieron los preparativos para que la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamara oficialmente el Decenio Mundial de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020 el 11 de mayo de 2011, el cual permitirá reducir en 50% la siniestralidad vial, así como las cifras previstas de lesionados y víctimas mortales en este tipo de eventos a nivel mundial, nacional y subnacional, con el objetivo de salvar cinco millones de vidas, evitar 50 millones de traumatismos graves y ahorrar US\$ 5 billones durante todo el Decenio; lo que brindó una oportunidad histórica para que el Estado Salvadoreño y sus asociados puedan contribuir a la consecución de esta meta en un marco de acción mundial.

El Plan Mundial establece estrategias y acciones en materia de seguridad vial agrupadas en cinco «pilares» que se mencionan a continuación: (i) Gestión de la seguridad vial, (ii) Vías de tránsito y movilidad más seguras, (iii) Vehículos más seguros, (iv) Usuarios de vías de tránsito más seguros y, (v) Respuesta tras los accidentes.

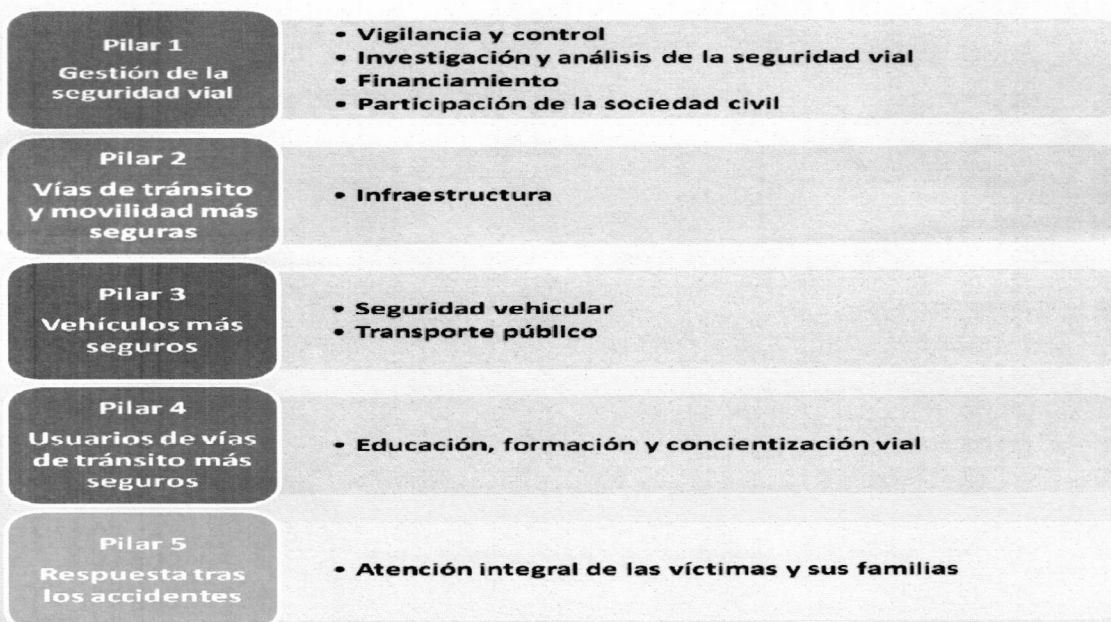
El Gobierno de El Salvador asume un papel de liderazgo en la realización de las actividades del Decenio a través del Viceministerio de Transporte en coordinación y cooperación intersectorial con todas las instituciones integrantes del Consejo Nacional de Seguridad Vial (CONASEVI), sector académico, sector privado, asociaciones profesionales, organizaciones no gubernamentales, organismos de socorro, medios de comunicación y la sociedad civil; con el apoyo de la Organización Panamericana de la Salud (OPS) y otros organismos de cooperación externa.

Entre las principales recomendaciones propuestas por diversos actores y sectores claves para enfrentar esta problemática se encuentran las siguientes: (i) Formular una

Política Nacional de Seguridad Vial; (ii) Fortalecer presupuestariamente al FONAT; (iii) Posicionar al CONASEVI como ente rector de la seguridad vial (iv) Implementar el Observatorio Nacional de Seguridad Vial; (v) Actualizar y mejorar el cumplimiento de la ley de tránsito; (vi) Aumentar la cobertura del Sistema de Emergencias Médicas (SEM), entre otros.

En el contexto nacional, se plantea la oportunidad de poner en marcha una serie de estrategias y acciones en materia de seguridad vial para los próximos cinco años, las cuales se describen en el diagrama 1.

Diagrama 1. Alineación de las Áreas Estratégicas y Acciones a los Pilares del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020



Fuente: Elaboración Propia basada en Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020 y Plan de Seguridad Vial de El Salvador 2015-2020

III. DIAGNOSTICO DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL SALVADOR

A) GENERALIDADES:

Siniestralidad Vial:

A nivel mundial, la siniestralidad vial es un problema de salud pública cada vez mayor y es un problema de equidad social, ya que además del sufrimiento humano que acarrearán, ocasionan altos costos socioeconómicos al Estado y los más afectados son los más vulnerables, derivando en un problema de pobreza mayor después de que ocurren.

A nivel mundial se ha establecido que para que ocurra un siniestro de tránsito, debe coincidir la interacción de tres factores – ser humano, vehículo y entorno, por lo que se considera un enfoque sistémico para prevenirlos, el cual procura identificar y corregir las principales fuentes de error o deficiencias de diseño que contribuyen a los siniestros mortales o causantes de lesiones graves, así como mitigar la gravedad y las consecuencias de los traumatismos con las medidas siguientes:

- Reducir la exposición a riesgos;
- Impedir que se produzcan los siniestros viales en la vía pública;
- Reducir la gravedad de los traumatismos en caso de que ocurran;
- Mitigar las consecuencias de los traumatismos mediante una mejor atención posterior a la colisión.

En El Salvador, dentro de estos factores que influyen en la posibilidad de que se produzcan siniestros de tránsito, el más relevante y que constituye la primera causa de ocurrencia de siniestros viales es la **distracción del conductor**; afectando negativamente el desempeño del conductor a nivel físico así como en cuanto a las percepciones y toma de decisiones.

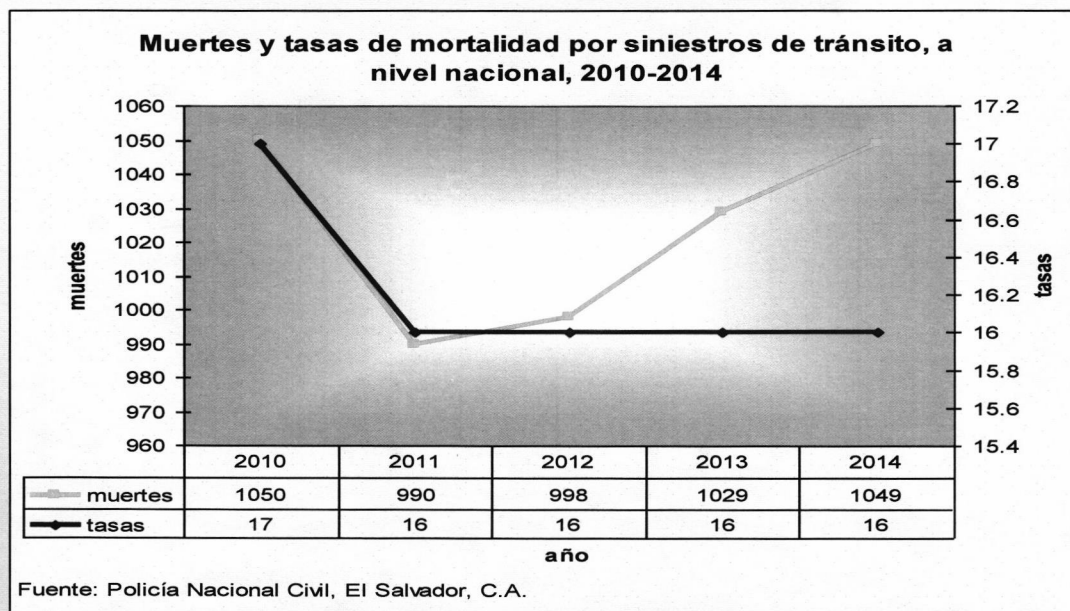
A) EPIDEMIOLOGIA

Las muertes y traumatismos ocasionados por el tránsito son un tema de salud pública, por lo cual en este documento se presentan algunos datos y cifras relacionados con el enfoque de salud en los distintos elementos que interaccionan en el sistema vial, en su sentido más amplio: usuarios de la vía pública, vehículos y medio ambiente.

1. USUARIOS DE LA VIA PÚBLICA

De acuerdo con datos proporcionados por la Subdirección de Tránsito Terrestre de la PNC, los fallecidos en el período 2010 a 2014 por siniestros de tránsito ha tenido una tendencia al aumento, aunque las tasas de muerte por esta causa se han mantenido de 2011 a 2014 con una tasa de 16 fallecidos por cien mil habitantes. Ver gráfico 1

Gráfico 1



Según datos de la Policía Nacional Civil, el 31% de los accidentes de tránsito, fueron ocasionados por la distracción del conductor en el último quinquenio, a pesar de que este factor de riesgo se encuentra regulado en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en los siguientes términos: "Conducir manipulando o haciendo uso de teléfono celular, radio de comunicación, agenda de cualquier clase, dispositivo o aparato electrónicos, así como sosteniendo en las manos, dedos o llevando entre los brazos o sobre las piernas a otra persona, animales o cualquier otro objeto o cosa, que dificulte el manejo, dificulte la visibilidad u ocasione o posibilite la distracción al conductor", la infracción a dicha norma está catalogada como muy Grave y la multa es equivalente a \$57.14 dólares de los Estados Unidos de América, así mismo le sigue con un 29% de los accidentes de tránsito la velocidad excesiva o inadecuada. Ver tabla

1

Tabla 1

Muertes por accidentes de tránsito según tipo de causa, a nivel nacional 2010-2014									
Nº	CAUSAS	2010	2011	2012	2013	2014	Total	%	% acumulado
1	DISTRACCION DEL CONDUCTOR	341	235	316	335	345	1572	30.73	30.73
2	VELOCIDAD EXCESIVA O INADECUADA	288	265	284	303	323	1463	28.60	59.32
3	IMPRUDENCIA DEL PEATON	166	133	127	108	88	622	12.16	71.48
4	INVADIR CARRIL	78	93	72	110	87	440	8.60	80.08
5	FALLA MECANICA	27	57	35	29	35	183	3.58	83.66
6	NO RESPETAR SEÑAL PRIORITARIA	33	39	30	23	25	150	2.93	86.59
7	ESTADO DE EBRIEDAD O DROGA	15	14	21	27	25	102	1.99	88.58
8	ADELANTAMIENTO ANTIRREGLAMENTARIO	18	25	20	15	20	98	1.92	90.50
9	NO GUARDAR DISTANCIA DE SEGURIDAD	13	20	6	16	14	69	1.35	91.85
10	CIRCULAR EN REVERSA	13	12	10	12	14	61	1.19	93.04
11	INEXPERIENCIA	6	12	9	6	22	55	1.08	94.12
12	GIRO INCORRECTO	4	4	5	4	3	20	0.39	94.51
13	CARGA MAL ACONDICIONADA	2	1	2	1	2	8	0.16	94.66
14	MAL ESTADO DEL VEHICULO	2	2	0	0	0	4	0.08	94.74
15	DESLUMBRAMIENTO	1	1	1	0	1	4	0.08	94.82
16	ENFERMEDAD	0	1	0	0	1	2	0.04	94.86
17	OTROS	43	76	60	40	44	263	5.14	100.00
	TOTAL	1050	990	998	1029	1049	5116	100.00	100.00

Fuente: Subdirección General de Tránsito, Policía Nacional Civil, El Salvador, C.A.

De acuerdo con datos proporcionados por la Subdirección de Tránsito Terrestre de la PNC, los lesionados en el período 2010 a 2014 por siniestros de tránsito han crecido de 7,877 en 2010 a 2014 en un 30%. Ver grafica 2

Gráfico 2



Los hombres siguen conduciendo con mayor imprudencia para el ultimo quinquenio el 80% de los fallecidos fueron hombres. Ver grafica 3

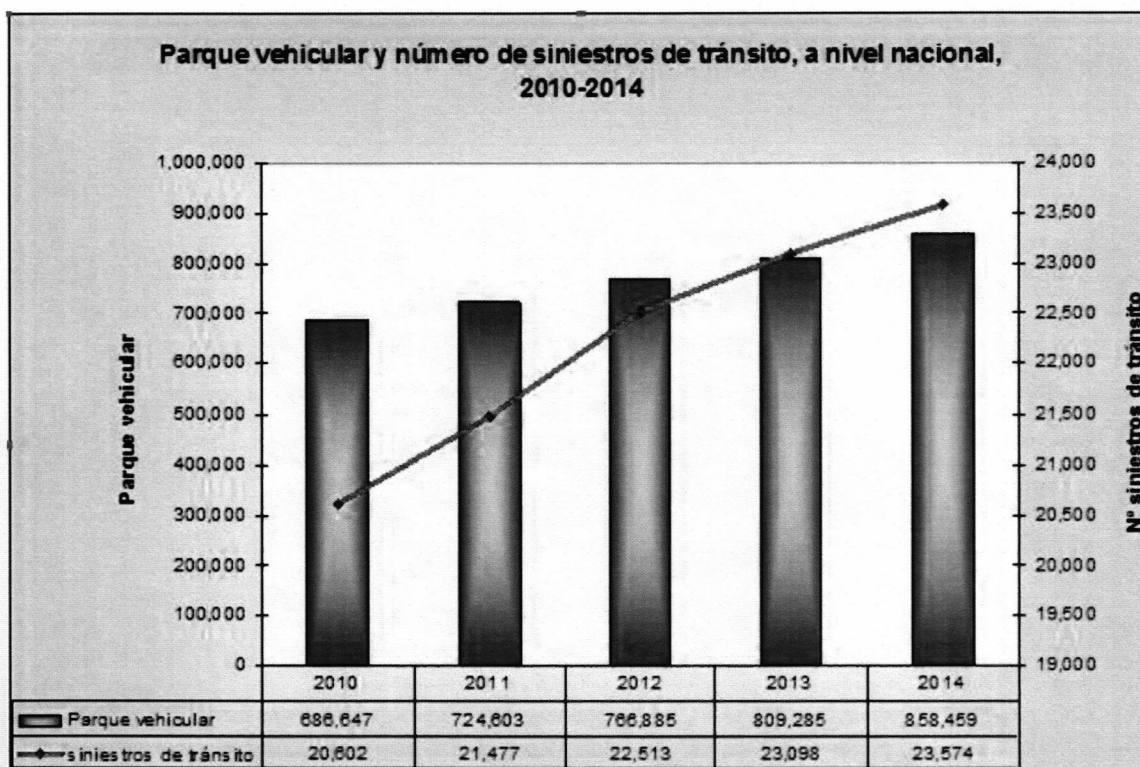
Grafica 3



2. VEHICULOS

Según datos de VMT y la Policía Nacional Civil, el parque vehicular del país de 686,647 en 2010 a 858,459 en 2014 y los siniestros de tránsito se han aumentado en 14% en ese mismo período de tiempo. Ver gráfico 4

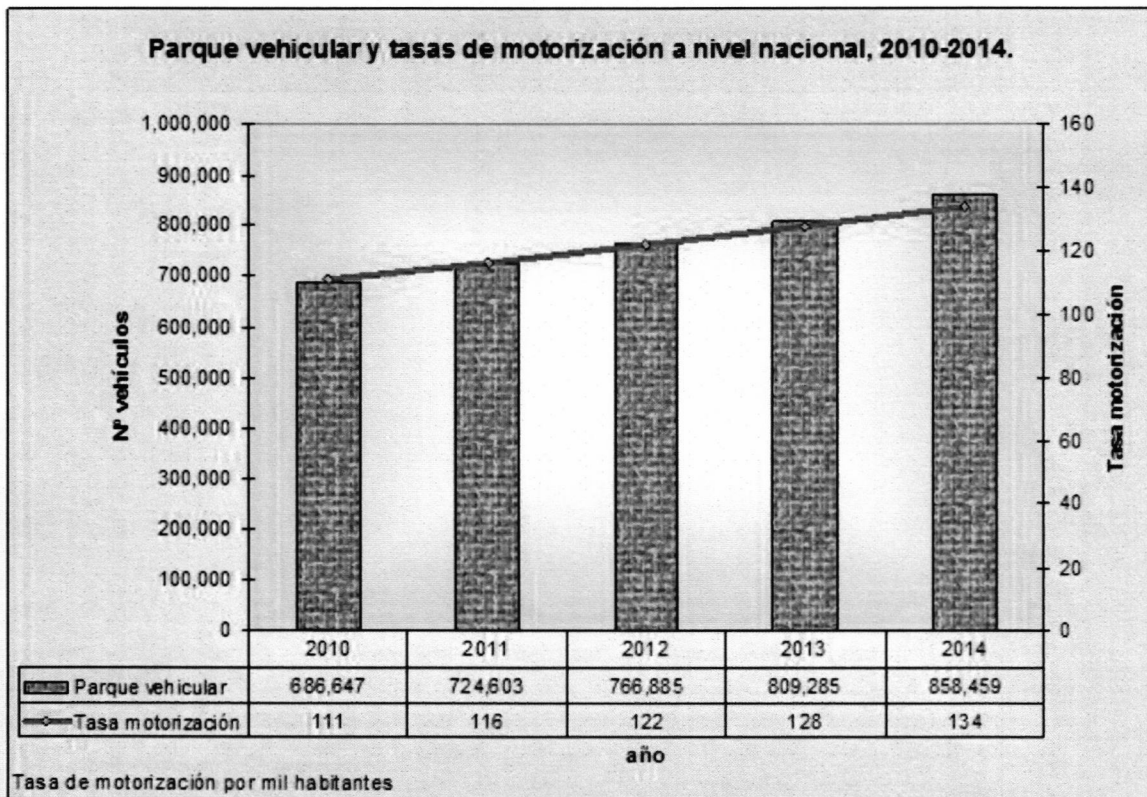
Gráfico 4



Fuente: Viceministerio de Transporte-VMT, Subdirección de Tránsito Terrestre, Policía Nacional Civil

La tasa de motorización ha aumentado en 21%, pasando de 111 a 134 vehículos por mil habitantes de 2010 a 2014, incrementándose de esta manera el riesgo de ocurrencia de siniestros de tránsito. Ver gráfico 5

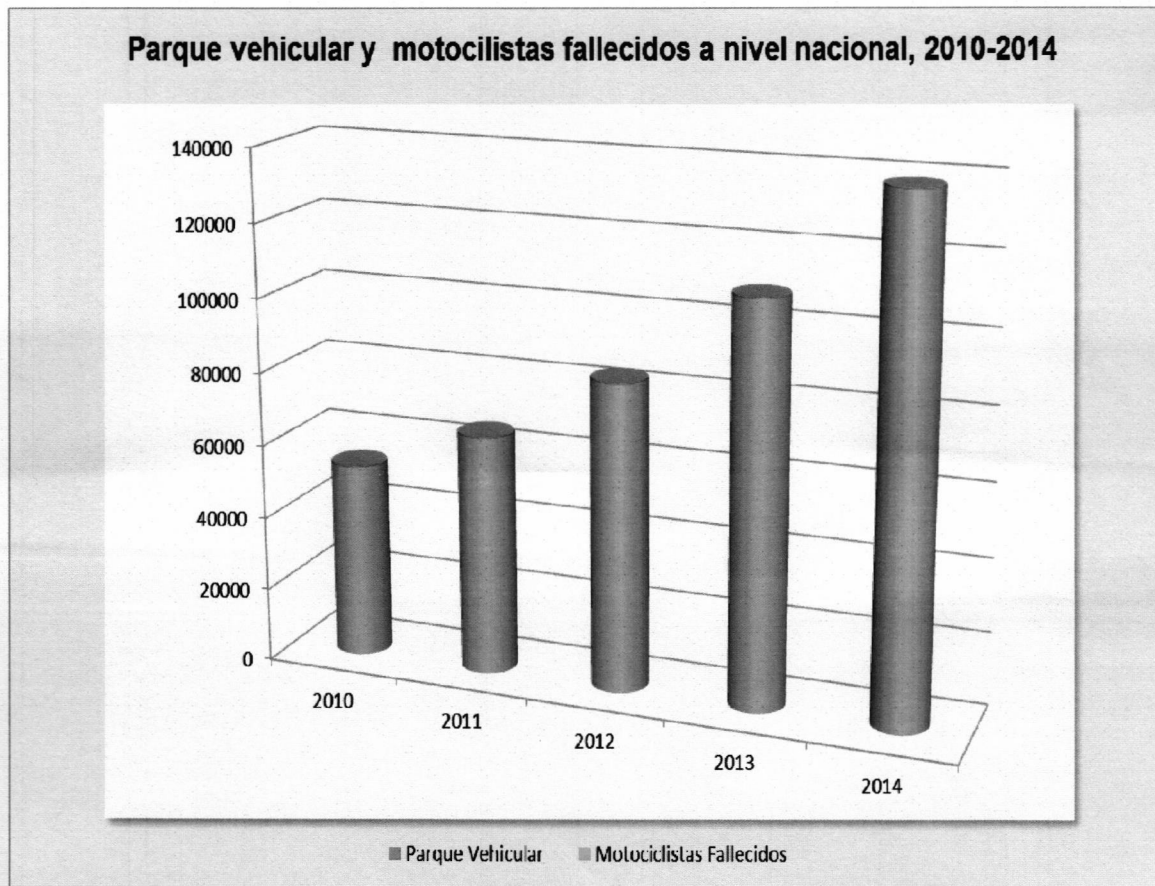
Gráfico 5



Fuente: Viceministerio de Transporte-VMT, Subdirección de Tránsito Terrestre, Policía Nacional Civil

**PLAN DE
SEGURIDAD
VIAL 2015-2020**

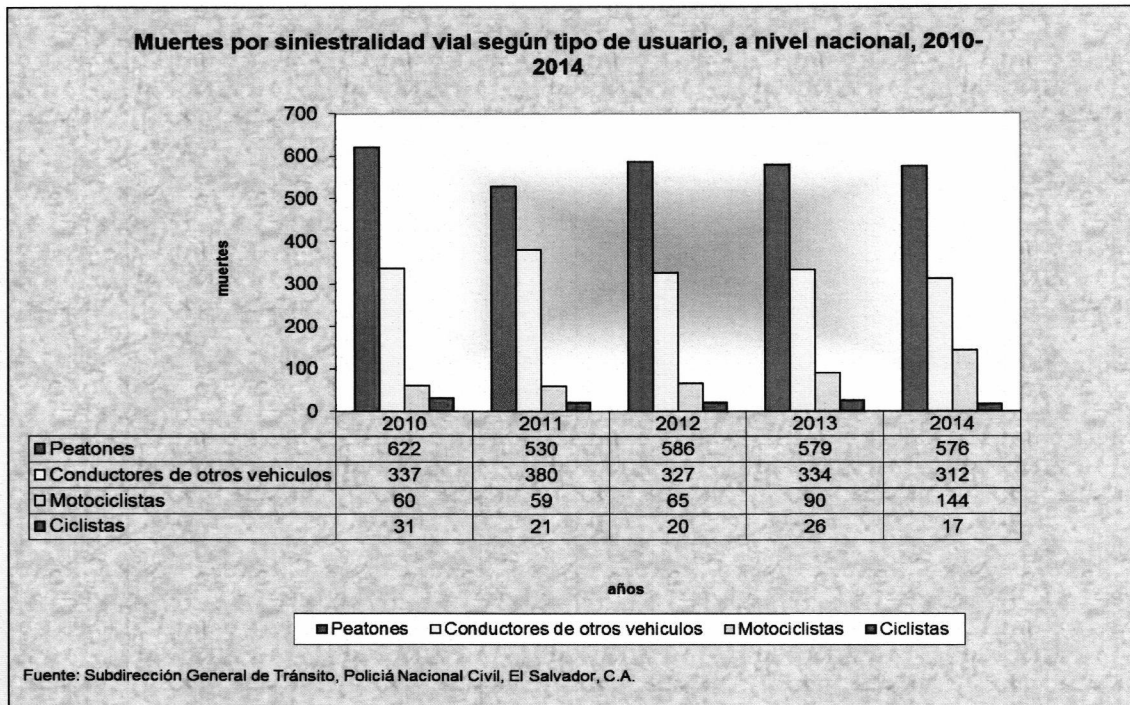
Las motocicletas son más asequibles que otros vehículos, por esta razón el parque vehicular de motos ha aumentado en el país, en el último quinquenio según el Viceministerio de Transporte-VMT, el crecimiento ha sido de un 160% de 2010 a 2014, en consecuencia es de esperar que la mortalidad y los siniestros por motocicletas tienda a aumentar, es así como para el 2010 a 2014 las muertes por siniestros viales con motocicletas han crecido en un 140%.



Fuente: Viceministerio de Transporte-VMT, Subdirección de Tránsito Terrestre, Policía Nacional Civil

Los peatones siguen siendo los más afectados a la hora de un siniestro vial para el último quinquenio el 57% de los fallecidos fueron peatones, en segundo lugar los conductores de vehículos de cuatro ruedas en un 33% porcentaje, que no ha variado significativamente en este periodo, para el caso de los motociclistas durante este periodo la tendencia es a la alza del 2010 al 2014 los fallecidos han aumentado en un 140%. Ver grafica 6

Grafica 6



3. MEDIO AMBIENTE

Cabe destacar que a pesar de los esfuerzos realizados por parte del Estado en la ampliación de calles y carreteras y la creación de nueva infraestructura, se deben realizar mayores esfuerzos para mejorar las vías públicas con la construcción de carreteras de concreto que posean los elementos de seguridad vial que den

protección a los más vulnerables en la vía públicas: Peatones, ciclistas y motociclistas, así como también a los conductores y pasajeros de vehículos automotores.

B) SITUACIÓN SOCIOECONÓMICA

Los siniestros viales, tal como se menciona anteriormente, afecta en mayor proporción a personas en edad productiva, ello afecta significativamente a las familias pues se ven desprovistas de una fuente de ingreso que en algunas ocasiones sostenía el hogar. En ese mismo sentido, al verse afectada las población en edad productiva, significa una pérdida para el Estado en cuanto a disminuir la fuerza de trabajo que sostiene al país.

Por otra parte, el Estado debe garantizar la salud y la vida de todos los habitantes del país, así, en virtud de ello realiza una inversión millonaria anualmente en la atención prehospitalaria, hospitalaria y acciones de rehabilitación para la atención de las víctimas de accidentes de tránsito, inversión que en ocasiones pudo verse disminuida con la prevención y educación vial.

A partir de 2013, a través de la Ley Especial para la Constitución del Fondo para la Atención a Víctimas de Accidentes de Tránsito, FONAT, a las víctimas de accidentes de tránsito se les entrega una prestación económica, ello según los supuestos regulados en la misma. Esta contribución económica lleva como objetivo el minimizar el impacto que se genera en la economía de la familia salvadoreña afectada.

Para el período 2013-2014 el Fondo para la Atención a las Víctimas de Accidentes de Tránsito, FONAT, ha indemnizado a familiares de fallecidos y lesionados con un monto que asciende a USD\$ 1.9 Millones, beneficiando a 1,404 personas. Cabe destacar que el FONAT para el 2014, contribuyo para la atención a las víctimas de accidentes de tránsito al Ministerio de Salud-MINSAL con un total de \$ 2.8 Millones.

Los siniestros viales no solo llevan dolor a las familias sino que también implica un desmejoramiento de las condiciones socioeconómicas de la sociedad, dichas situaciones pudieran verse disminuidas o erradicadas con el fortalecimiento de programas de educación y prevención vial tendientes a modificar conductas y hábitos que provocan los siniestros viales.

C) FACTORES DE RIESGO FUNDAMENTALES

A nivel mundial, se ha definido que los cinco principales factores de riesgo para la siniestralidad vial son: El exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol o drogas, la no utilización del casco, del cinturón de seguridad o de los sistemas de retención infantil; los cuales deberán ser regulados en una ley integral de seguridad vial que junto con la educación y cultura vial, den respuesta al problema de la siniestralidad vial alrededor del mundo.

En El Salvador, los cinco factores de riesgo todavía no se encuentran en su totalidad en una ley integral que los regule o controle. Para el caso, el control de la **velocidad** está regulado en la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial en la falta 69 del Art 117 y su incumplimiento genera una infracción de \$57.14 dólares

La conducción bajo los efectos del **alcohol o drogas** está regulado en la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial en la falta 100 del Art.117 y su incumplimiento genera una infracción de \$57.14 dólares.

Esta ley no regula el desplazamiento de peatones bajo los efectos del alcohol o drogas, que muchas veces se vuelven susceptibles a ser atropellados.

El uso del casco en ciclistas y motociclistas está regulado en la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial y su incumplimiento genera una infracción Grave de tránsito y tiene una multa equivalente de \$34.29 dólares de los Estados Unidos de América, sin embargo no están reguladas las especificaciones de los cascos que se

deben utilizar para dar cumplimiento a las normas técnicas internacionales de seguridad vial pero se espera incorporar una reforma a la Ley para regular que los cascos cumplan con las especificaciones requeridas para la prevención de siniestros viales.

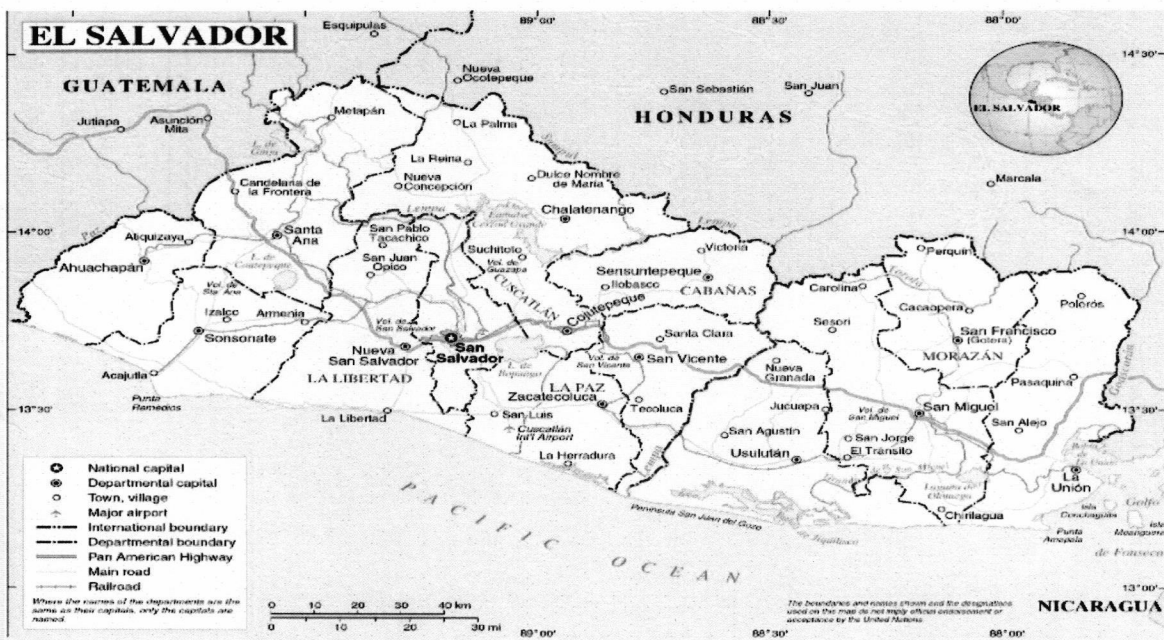
El **uso del cinturón** de seguridad está estipulado en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y la multa equivalente a \$34.29 dólares de los Estados Unidos de América, cabe destacar que únicamente se regula el uso obligatorio para el conductor y el pasajero de los asientos delanteros. Actualmente se está trabajando en la incorporación de una reforma de la Ley para que su uso se haga obligatorio para los pasajeros de los asientos traseros.

El **sistema de retención Infantil**, no está estipulado en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, sin embargo se están realizando campañas publicitarias y de concientización sobre el uso de sillas de retención infantil, pretendiendo incorporar la legalidad y obligatoriedad del mismo a través de una reforma de la Ley.

Es importante que el país busque la concretización de una ley de transporte, tránsito y seguridad vial integral que incorpore los cinco factores de riesgo, así como los factores de protección a fin de que se traduzcan en la disminución de víctimas de siniestros viales.

D) PUNTOS CRÍTICOS

Existen tramos de concentración de siniestros o puntos críticos en la carretera Panamericana (CA01) desde los municipios del departamento de San Vicente, Cuscatlán, San Salvador, La Libertad hasta Santa Ana. Así mismo se ubican puntos críticos en los tramos de carretera desde La Libertad a Sonsonate (CA02), la autopista al aeropuerto de Comalapa (RN05), la Ruta Militar y la carretera Panamericana desde San Miguel a la Unión (CA01). A continuación se ilustran en la siguiente figura los puntos críticos de mayor siniestralidad en el territorio nacional:



Dirección	Municipio
1. Kilometro 50 al 56 de la Carretera Panamericana	Apastepeque/ San Cayetano
2. KM 31 - 36 Atopista a Comalapa	OLOCUILTA/SAN JUAN TALPA
3. Kilometro 33 al 39 1/2 Carretera Panamericana	El Carmen/ Cojutepeque/San Rafael cedros
4. Kilometro 124 al 131 Carretera Panamericana	San Miguel/ Quelepa/Moncagua
5. Kilometro 118 al 123 Carretera Litoral	Ereguayquin/Santa Maria/Concepcion Batres
6. Kilometro 150 al 155 de la Carretera CA-7	Jocoro/El divisadero/ San Fco Gotera
7. Kilometro 170 - 177 Carretera Ruta Militar	Santa Rosa de Lima
8. Kilometro 48 al 52 Carretera Troncal del Norte	Tejutla
9. Kilometro 24 al 29 de la Carretera CA-8	Colon
10. Kilometro 70-76 Carretera Santa Ana a Ahuachapan	Chalchuapa
11. Km 80-86 Carr. Panamericana de Ahuachapán a Santa Ana	Atiquizalla/el Refugio/Turin
12. Km 70 - 77 que de Acajutla conduce a Sonsonate	Sonsonate/Acajutla

IV. ELEMENTOS DEL PLAN

VISION 2020

Hacer de El Salvador un país donde la cultura de seguridad vial y el respeto a la vida en la vía pública sea una práctica cotidiana que coloque al país como referente latinoamericano por sus bajos índices de siniestralidad vial.

MISION DEL PLAN

Articular estrategias y acciones integrales que permitan lograr en El Salvador la disminución de los siniestros viales, así como las muertes y lesiones en un 50% durante el período 2015-2020, junto con la instauración de una cultura de seguridad vial de respeto a la vida humana y convivencia en armonía vial.

OBJETIVOS DEL PLAN

1. OBJETIVO GENERAL

Lograr el 50% de reducción en la tasa de siniestros viales registrados en el país, así como en el número de lesionados y fallecidos en estos eventos, para 2020.

2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Gestionar la seguridad vial a través de estrategias dirigidas al fortalecimiento institucional que mejore la vigilancia y control, la investigación y análisis y desarrolle la participación de la sociedad civil y refuerce el financiamiento.
2. Proponer el mejoramiento de la infraestructura vial a través del diseño, construcción, mantenimiento y operación de la red vial.

3. Promover la disponibilidad de vehículos seguros a través de la promoción de normas y mecanismos de seguridad vehicular y promover un sistema de transporte público seguro y saludable.
4. Impulsar la educación y cultura vial entre la población en general a través del desarrollo de planes de información, educación y comunicación social que logre mejores prácticas de seguridad vial.
5. Promover el Sistema Nacional de Emergencias Médicas a fin de prestar una atención integral a las víctimas de siniestros viales y sus familias.
6. Monitorear y supervisar el plan de seguridad vial a través de la realización de evaluaciones semestrales.

RESULTADOS ESPERADOS

- 1.1 Promover la Normativa de tránsito para lograr su cumplimiento
- 1.2 Investigaciones y análisis en Seguridad Vial realizadas.
- 1.3 Sociedad civil con participación activa y sincronizada en la seguridad vial.
- 1.4 Financiamiento gestionado y aprobado contribuyendo a la mejoría de los esfuerzos en seguridad vial.
- 2.1 Infraestructura vial mejorada y en armonía con el ambiente.
- 3.1 Flota vehicular mejorada en sus condiciones de operación.
- 3.2 Sistema de transporte público mejorado.
- 4.1 Población informada, educada y comunicada para que genere conocimientos, actitudes y buenas prácticas de seguridad vial.
- 5.1 Atención integral posterior a los siniestros viales mejorada para las víctimas y sus familias.
- 6.1 Plan de acción monitoreado y evaluado semestralmente

ACTIVIDADES

- 1.1.1. Promover las reformas legales necesarias para fortalecer la seguridad vial.
- 1.1.2. Promover el Fortalecimiento de las instituciones de vigilancia y control en seguridad vial.
- 1.2.1 Crear un Observatorio Nacional de Seguridad vial.

- 1.2.2 Promover la investigación de los factores de riesgo de la siniestralidad vial, a través de las universidades y otras instituciones.
- 1.2.3 Promover la experiencia en seguridad vial en el país en foros internacionales, para la actualización de conocimientos y adopción de mejores prácticas.
- 1.3.1 Fortalecer al CONASEVI con la participación de todas las instituciones involucradas en la seguridad vial.
- 1.3.2 Propiciar la organización de los comités departamentales y municipales de seguridad vial en lugares de mayor riesgo.
- 1.3.3 Promover la organización social de víctimas de accidentes de tránsito, movimientos entre la niñez, la adolescencia, adultos mayores y personas con discapacidad.
- 1.4.1 Gestionar recursos con organismos nacionales e internacionales promotores de la seguridad vial para completar los esfuerzos nacionales en la materia.

- 2.1.1 Promover la actualización del diagnóstico del estado de calles y carreteras y sus condiciones de seguridad vial
- 2.1.2 Promover un Programa integral de atención de puntos críticos de siniestralidad vial a nivel nacional.
- 2.1.3 Promover el desarrollo de programas de auditoria a infraestructura vial existente y nueva.

- 3.1.1 Proponer medidas necesarias para la instauración de las revisiones técnicas vehiculares periódicas del parque vehicular.
- 3.2.1 Incidir en el mejoramiento de la calidad de los servicios de transporte público seguro y saludable, a través de la capacitación de conductores y la promoción de tecnologías de seguridad vial.

- 4.1.1 Formular, ejecutar y dar seguimiento a planes de información, educación y comunicación social para la educación vial.

- 5.1.1 Promover la atención de las víctimas de siniestros viales desde una perspectiva integral que incluya aspectos de prevención, atención integral y rehabilitación.

- 5.1.2 Promover la creación de leyes y reglamentos que coadyuven a la implementación de un Sistema Nacional de Emergencias Médicas.
- 5.1.3 Promover la implementación del Sistema Nacional de Emergencias Médicas dando especial énfasis al tratamiento de las víctimas por siniestros viales.
- 6.1.1 Realizar monitoreo y evaluaciones semestrales del plan de seguridad vial

Pilar 1: Gestión de la Seguridad Vial												
No.	Actividad	Meta	Indicador	Medio de Verificación	Supuestos/Factores Condicionantes para el éxito en el cumplimiento de los resultados esperados o metas	Años						Entidades Responsables
						2015	2016	2017	2018	2019	2020	
1	OBJETIVO: Gestionar la seguridad vial a través de estrategias dirigidas al fortalecimiento institucional que mejore la vigilancia y control, la investigación y análisis, desarrolle la participación de la sociedad civil y refuerce el financiamiento.											
1.1	Resultado esperado: Promover la normativa de tránsito para lograr su cumplimiento											
1.1.1.	Promover reformas legales necesarias para fortalecer la seguridad vial.	Análisis del marco legal y propuestas implementadas de seguridad vial antes de los próximos 3 años.	Reformas legales identificadas .	Documentos de ley revisados y mejorados	Asesoría legal	X	X	X			VMT, PNC, CONASEVI y Mesa de trabajo pilar1.	
1.1.2.	Promover el fortalecimiento de las instituciones de vigilancia y control en seguridad vial	Promover el fortalecimiento progresivo del VMT y la Subdirección de Tránsito de PNC en sus capacidades de vigilancia y control del sistema vial al 2020	Numero de proyectos de mejora propuestos	Documentos de proyectos, Informes y equipos entregados	Financiamiento Apoyo de la cooperación interna y externa	X	X	X	X	X	X	VMT, PNC, CONASEVI y Mesa de trabajo pilar1.
1.2	Resultado esperado: Investigaciones y análisis en Seguridad Vial realizadas.											
1.2.1	Crear un Observatorio Nacional de Seguridad vial.	Promover la creación del Observatorio Nacional antes de finalizado el año 2017.	Observatorio Nacional de Seguridad vial	Informes y Análisis técnicos elaborados	Capacidad instalada (Recursos humanos capacitados, dotación de materiales y equipos)	X	X	X				CONASEVI, VMT, PNC, OPS, Instituto de Medicina Legal, Sistema Nacional de Salud, ISSS
1.2.2	Promover la investigación de los factores de riesgo de la siniestralidad vial, a través de las universidades y otras instituciones	Sucitar investigaciones permanentes sobre la siniestralidad vial y sus impactos en la sociedad salvadoreña.	# de investigaciones relacionadas sobre accidentalidad vial	Documentos de Investigación; Resultados de investigaciones realizadas	Financiamiento Disponibilidad de investigadores	X	X	X				CONASEVI, VMT, PNC, Instituciones de Cooperación interna y externa, Universidades
1.2.3	Promover la experiencia en seguridad vial en el país, en foros internacionales, para la actualización de conocimiento y adopción de mejores prácticas.	Participación en los foros internacionales al 2020	# de foros internacionales con participación oficial del país.	Lista de asistencia; Informes de participantes	Apoyo de la cooperación externa	X	X	X	X	X	X	CONASEVI y OPS
1.3	Resultado esperado: Sociedad civil con participación activa y sincronizada en la seguridad vial											
1.3.1	Fortalecer al CONASEVI con la participación de todas las instituciones involucradas en la seguridad vial .	Establecer y dotar de recursos al CONASEVI antes del 2020	CONASEVI funcionando debidamente.	Listado de participantes	Voluntad política	X	X	X	X	X	X	FONAT
1.3.2	Propiciar la organización de los comités departamentales y municipales de seguridad vial en lugares de mayor riesgo	Promover el establecimiento de comités locales de seguridad vial y su coordinación con otros comités locales, antes de finalizar el 2017.	Comités locales de seguridad vial.	Listado de participantes	Voluntad política	X	X	X				CONASEVI, VMT, PNC, MINSAL
1.3.3	Promover la organización social de víctimas de accidentes de tránsito, movimientos entre la niñez, la adolescencia, adultos mayores y personas con discapacidad	Impulsar el desarrollo de asociaciones o movimientos de víctimas, familiares o población en general en los departamentos de mayor riesgo al 2020	Nº de asociaciones ó movimientos formadas	Listados de asistencia a reuniones	Voluntad de la sociedad civil	X	X	X	X	X	X	CONASEVI a Nivel Nacional y Departamental, MINSAL, ISSS, Universidades
1.4	Resultado esperado: Financiamiento gestionado y aprobado contribuyendo a la mejoría de los esfuerzos en seguridad vial											
1.4.1	Gestionar recursos con organismos nacionales e internacionales promotores de la seguridad vial para completar los esfuerzo nacionales en la materia	Proyectos de seguridad vial financiados por organismos internacionales al 2020	No. De proyectos financiados	Informes de asesoría técnica y financiera	Apoyo de cooperación externa internacional	X	X	X	X	X	X	VMT, OPS y CONASEVI

Pilar 2: Vías de tránsito y movilidad mas seguras												
No.	Actividad	Meta	Indicador	Medio de Verificación	Supuestos/Factores Condicionantes para el éxito en el cumplimiento de los resultados esperados o metas	Años						Entidades Reponsables
						2015	2016	2017	2018	2019	2020	
2	OBJETIVO: Proponer el mejoramiento de la infraestructura vial a través del diseño, construcción, mantenimiento y operación de la red vial.											Comité de trabajo del pilar 2: Infraestructura.
2.1	Resultado esperado: Infraestructura vial mejorada y en armonía con el ambiente											
2.1.1	Promover la actualización del diagnóstico de estado de calles y carreteras y sus condiciones de seguridad vial	Revisar la red vial nacional en los factores de seguridad vial al 2020	Diagnóstico actualizado de calles y carreteras	Informes , Documentos de diagnostico.	Voluntad política Financiamiento Apoyo de la cooperación externa Personal calificado	X	X	X	X	X	X	MOP, VMT, FOVIAL y PNC
2.1.2	Promover un Programa integral de atención de puntos críticos de siniestralidad vial a nivel nacional	Programa propuesto para el año 2020	No.de puntos críticos dentro del programa	Informes de monitoreo, supervisión y evaluación elaborados	Voluntad política Financiamiento Apoyo de la cooperación externa Personal calificado	X	X	X	X	X	X	MOPTVDU, FOVIAL y Subdirección de Tránsito de la PNC
2.1.3	Promover el desarrollo de programas de auditoria a infraestructura vial existente y nueva	Obras elaboradas con normas de ingeniería vial al 2020	No. de obras supervisadas y auditadas	No. De informes de auditoria	Voluntad política Financiamiento Apoyo de la cooperación externa Personal calificado		X	X	X	X	X	MOPTVDU y FOVIAL


Pilar 3: Vehículos más seguros												
No.	Actividad	Meta	Indicador	Medio de Verificación	Supuestos/Factores Condicionantes para el éxito en el cumplimiento de los resultados esperados o metas	Años						Entidades Reponsables
						2015	2016	2017	2018	2019	2020	
3	OBJETIVO: Promover la disponibilidad de vehículos seguros a través de la promoción de normas y mecanismos de seguridad vehicular y promover un sistema de transporte público seguro y saludable.											Comité de trabajo del Pilar 3: Vehículos más seguros
3.1.	Resultado esperado: Flota vehicular mejorada en sus condiciones de operación											
3.1.1	Proponer medidas necesarias para la instauración de las Revisiones técnicas vehiculares periódicas del parque vehicular.	Promover la instauración de la revisión técnica para la flota vehicular	# de Medidas para la instauración de la revisión vehicular	Informes técnicos	Existencia de monitoreo, supervisión y evaluación efectiva		X	X	X	X	X	VMT, PNC, Talleres de revisión autorizados
3.2	Resultado esperado: Sistema de transporte público mejorado											
3.2.1	Incidir el mejoramiento de la calidad de los servicios de transporte público seguro y saludable, a través de la capacitación de conductores y la promoción de tecnologías de seguridad vial.	Promover la Instalación en los buses y microbuses de tecnologías de seguridad vial antes de finalizado el año 2017.	Número de vehículos con tecnología de seguridad vial Nº de motoristas de transporte público capacitados	Informes de monitoreo de buses y microbuses; listado de asistencia	Voluntad política, apoyo legal, recurso Capacitado	X	X	X				VMT, PNC, Empresas de transporte

Pilar 4: Usuarios de vías de tránsito más seguros.

No.	Actividad	Meta	Indicador	Medio de Verificación	Supuestos/Factores Condicionantes para el éxito en el cumplimiento de los resultados esperados o metas	Años						Entidades Reponsables
						2015	2016	2017	2018	2019	2020	
4	OBJETIVO: Impulsar la educación y cultura vial entre la población en general a través del desarrollo de planes de formación, educación y comunicación social que logre mejores prácticas de seguridad vial.											Comité de trabajo del Pilar 4: Usuarios de tránsito más seguros.
4.1	Resultado esperado: Población formada, educada y comunicada para que genere conocimientos, actitudes y buenas prácticas de seguridad vial											
4.1.1	Formular, ejecutar y dar seguimiento a planes de formación, educación y comunicación social para la educación vial	Planes de formación de seguridad vial	No. Capacitaciones realizadas	Listados de asistencia, actas de constitución de comités de seguridad vial, materiales de seguridad vial, audios fotografías	Financiamiento Apoyo de la cooperación externa, abordaje intersectorial							MINED, Universidades, VMT, PNC, ONG'S, empresa privada, CONASEVI, MINSAL
		Realización de campañas permanentes de seguridad vial a partir del año 2015.	Nº de Campañas de Seguridad Vial implementadas sobre formación, educación y comunicación.			X	X	X	X	X	X	

Pilar 5: Respuesta tras los accidentes.												
No.	Actividad	Meta	Indicador	Medio de Verificación	Supuestos/Factores Condicionantes para el éxito en el cumplimiento de los resultados esperados o metas	Años						Entidades Reponsables
						2015	2016	2017	2018	2019	2020	
5	OBJETIVO: 5. Promover el Sistema Nacional de Emergencias Médicas a fin de prestar una atención integral a las víctimas de siniestros viales y sus familias.											Comité de trabajo del Pilar 5: Respuesta tras los accidentes.
5.1	Resultado esperado: Atención integral para las víctimas de siniestros viales ó sus familias											
5.1.1	Promover la atención de las víctimas de siniestros viales desde una perspectiva integral que incluya aspectos de prevención, atención y rehabilitación.	Promover en las instalaciones de salud atención de las víctimas de siniestros viales antes del 2017	Programas de atención integral	Informes	Personal técnico calificado Apoyo logístico institucional	X	X	X	X	X	X	Instituciones del Sistema Nacional de Salud incluyendo al ISSS y FONAT
5.1.2	Promover la creación de leyes y reglamentos que coadyuven a la implementación de un Sistema Nacional de Emergencias Médicas	Promover la creación de Ley antes de finalizar el 2018	Propuesta de Ley del sistema nacional de emergencias medicas	Propuesta de Ley	Voluntad Política Asesoría Legal Financiamiento	X	X	X	X			MINSAL, Mesa pilar 5.
5.1.3	Promover la implementación del Sistema Nacional de Emergencias Médicas dando especial énfasis al tratamiento de las víctimas por siniestro viales	Promover un Nuevo sistema de emergencias operando antes de finalizar el 2017	Nº de personal de emergencias capacitado.	Informes de monitoreo, supervisión y evaluación	Financiamiento Personal técnico calificado Apoyo logístico institucional	X	X	X	X	X	X	MINSAL y todas las instituciones del subsistema prehospitalario, hospitalario y de

EVALUACIÓN Y SEGUIMIENTO												
No.	Actividad	Meta	Indicador	Medio de Verificación	Supuestos/Factores Condicionantes para el éxito en el cumplimiento de los resultados esperados o metas	Años						Entidades Reponsables
						2015	2016	2017	2018	2019	2020	
6	OBJETIVO: Monitorear y supervisar el plan de seguridad vial a través de la realización de evaluaciones semestrales											
6.1	Resultado esperado: Plan de acción monitoreado y evaluado semestralmente											
6.1.1	Realizar monitoreo y evaluaciones semestrales del plan de seguridad vial.	Realizar un monitoreo y evaluación semestrales.	2 monitoreos y evaluaciones por año	Informes de monitoreo	Disponibilidad de recursos	X	X	X	X	X	X	CONASEVI



Coordinador/Coordinadora Delegada

Ministerio de Educación

Ministerio de Salud



**Dirección General de Tránsito del
Viceministerio de Transporte**




**Sub Dirección de Tránsito Terrestre
de la Policía Nacional Civil**

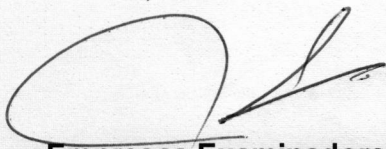
**Ministerio de Gobernación
y Desarrollo Territorial**



**Organización Panamericana
de la Salud**



**Asociación Salvadoreña de
Distribuidoras de Vehículos**



**Empresas Examinadoras de
Manejo debidamente autorizadas**

**Fundación Crisálida Internacional c/p
Glasswing International El Salvador**