



**UNIVERSIDAD MODULAR ABIERTA**  
**CENTRO REGIONAL DE SANTA ANA**  
**UNIDAD DE INVESTIGACIÓN**



**RESPECTO A LAS NORMATIVAS DE TRÁNSITO  
Y SEGURIDAD VIAL, PARA GARANTIZAR LA  
INTEGRIDAD FÍSICA Y VIDA DE LAS PERSONAS**

**INVESTIGACIÓN 2022**



**UNIVERSIDAD MODULAR ABIERTA**  
**CENTRO REGIONAL DE SANTA ANA**  
**UNIDAD DE INVESTIGACIÓN**

**RESPECTO A LAS NORMATIVAS DE TRÁNSITO  
Y SEGURIDAD VIAL, PARA GARANTIZAR  
LA INTEGRIDAD FÍSICA Y VIDA DE LAS PERSONAS**

**INVESTIGACIÓN 2022**

363.125 65

C146o Calderón, Claribel del Carmen, 1943-

slv **Respeto a las normativas de tránsito y seguridad vial, para garantizar la integridad física y vida de las personas / Claribel del Carmen Calderón, José Plutarco Mejía Valiente, Carlos Enrique Avelino Rivera ; coordinación diseño gráfico Lidia de Pineda ; diseño y diagramación José David Calderón Aragón. -- 1<sup>a</sup> ed. -- Santa Ana, El Salv. : Editorial UMA, 2023.**  
57 p. ; 23 cm.

Investigación 2022.

ISBN 978-99983-58-12-6 <impreso>

1. Accidentes de tránsito-El Salvador-Causas. 2. Seguridad vial.  
3. Reglamentos de tránsito. 4. Infracciones de tránsito. 5.  
Responsabilidad civil. I. Mejía Valiente, Plutarco, 1969-, coaut.  
II. Avelino Rivera, Carlos Enrique, 1980-, coaut. III. Título.

BINA/jnh

Doctora Judith Virginia Mendoza de Díaz  
**Rectora**

Licdo. MARH. Edgar Armando Jiménez Yáñez  
**Vicerrector**

Doctora Claribel del Carmen Calderón  
**Directora Centro Regional de Santa Ana**

Licdo. Naún Oseas Onofre Mendoza  
**Director de Investigación**

Doctora Claribel del Carmen Calderón  
Maestro José Plutarco Mejía Valiente  
Maestro Carlos Enrique Avelino Rivera  
**Investigadores**

---

Licda. Lidia de Pineda  
Coordinadora de Diseño Gráfico

**Imprenta**  
Cpcreativa

**Diseño y Diagramación**  
Licdo. José David Calderón Aragón  
cpcreativapublicitaria@gmail.com

© **Copy Right**  
El Salvador  
Primera Edición  
50 ejemplares



Universidad Modular Abierta  
7<sup>a</sup> Calle Ote. 5<sup>a</sup> y 7<sup>a</sup> Av. Sur  
Santa Ana, El Salvador, C. A.  
www.uma.edu.sv  
informacion@uma.edu.sv

## ÍNDICE

**ABSTRACT** ..... **i**

**INTRODUCCIÓN** ..... **ii**

### PRIMERA PARTE

**RESPECTO A LAS NORMATIVAS DE TRÁNSITO  
Y SEGURIDAD VIAL** ..... **1**

### SEGUNDA PARTE

**CONOCIENDO NUESTRO MARCO NORMATIVO** ..... **7**

### TERCERA PARTE

**FUNCIONARIOS, PEATONES  
Y CONDUCTORES OPINAN** ..... **31**

### CUARTA PARTE

**CONCIENTIZANDO EN EL RESPETO  
A LAS NORMAS DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL** ..... **45**

**BIBLIOGRAFÍA** ..... **51**

# ABSTRACT

En un mundo tan moderno y donde predominan los avances tecnológicos, es necesario que los valores humanos sean puestos en práctica en cada una de las actividades cotidianas, tanto en el hogar, la escuela, el trabajo y la calle. Las normas de convivencia y las jurídicas, tienen la función de regular la conducta humana en sociedad y una de las áreas donde en los últimos años, se ha observado una falta de respeto, es en Tránsito y Seguridad Vial. Cabe cuestionarse en ese sentido, ¿Para qué sirven las normas de Tránsito y Seguridad Vial y cuál es la importancia de su respeto?

El estudio abordado fue de carácter explicativo, y se orientó a determinar las causales del irrespeto a las normativas de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, y su efecto en la integridad física y vida de las personas. La recolección de datos se realizó con funcionarios del Viceministerio de Transporte, la Unidad de Tránsito de la Policía Nacional Civil, conductores y peatones, de los municipios de Santa Ana, Chalchuapa y Metapán, del departamento de Santa Ana.

La investigación estuvo enfocada en conocer los esfuerzos realizados por el Gobierno y las acciones de conductores y peatones, encaminadas a respetar las normativas de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial. Como hallazgos centrales del estudio se pudo determinar que las principales causas de accidentes de tránsito en El Salvador, son: la distracción al volante, el uso de teléfonos celulares, los vehículos en mal estado, la falta de respeto a las normas de tránsito, personas que conducen a excesiva velocidad, sin tener licencia, con mucha imprudencia, sobre todo los motociclistas. Además, a pesar de los esfuerzos gubernamentales por educar a la población y aplicar las sanciones correspondientes en material de tránsito y seguridad vial, todavía falta que implementar acciones orientadas a dicho propósito, puesto que los accidentes automovilísticos siguen cada día, al alza.

**Palabras Clave:** Accidente de tránsito, conductor, Constitución de la República, derecho de tránsito, Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, transporte, seguridad.

# INTRODUCCIÓN

De acuerdo con el Artículo uno de la Constitución<sup>1</sup> el origen de la actividad del Estado es la persona humana, a cuyo bienestar debe estar orientada toda su accionar, es por ello que la regulación de la vida y todos sus ámbitos requieren de un marco normativo e institucional que señalen y establezcan reglas de convivencia claras; en el ámbito de transporte terrestre y seguridad vial, existen leyes especiales e instituciones específicas que se encargan de aplicar y sancionar a los conductores y peatones que no respetan dichos cuerpos legales y además la importante tarea de concientizar y educar a la población en esta materia.

El propósito principal de la presente investigación es determinar las causales del irrespeto a las normativas de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, y su efecto en la integridad física y vida de las personas. El estudio fue coordinado por la Unidad de Investigación del Centro Regional de Santa Ana, de la Universidad Modular Abierta, y desarrollado en las cabeceras de distrito del departamento de Santa Ana: Santa Ana, Metapán y Chalchuapa.

Este documento, contiene cuatro apartados. El primero: **“Respeto a las normativas de tránsito y seguridad vial.”**, contiene un análisis de las principales variables a investigar, determinando los alcances y objetivos de la investigación.

El segundo: **“Conociendo nuestro marco normativo”**, presenta las teorías concordantes con el estudio desarrollado; la parte histórica, conceptual y el marco legal internacional y nacional regulador de esta materia.

El tercero: **“Los funcionarios, peatones y conductores opinan”**, incluye el análisis de datos proporcionados por los funcionarios del VMT y la Unidad de Tránsito de la PNC, conductores y peatones.

El cuarto: **“Impulsando acciones que propicien el respeto a las normativas”**; presenta las conclusiones y recomendaciones y las referencias bibliográficas.

---

1. Legislativa, A. (1983). Constitución de la República de El Salvador . San Salvador : Jurídica Salvadoreña.



• • • • • • • •

# PRIMERA PARTE



• • • • • • • •

## RESPECTO A LAS NORMATIVAS DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

## PRIMERA PARTE

### **“RESPECTO A LAS NORMATIVAS DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL” IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA Y PLANTEAMIENTO.**

En la sociedad salvadoreña se visualizan una serie de problemáticas en diferentes ámbitos de la vida, las que se enmarcan en áreas, económicas, sociales, culturales, educativas, políticas entre otras. Una de las situaciones que más afecta a la población, es el referido al irrespeto a las normativas de tránsito y seguridad vial. Día con día, los usuarios de las vías públicas, tanto transportistas y peatones, se ven afectados por muchas situaciones que, tienen a su base la falta de observancia y respeto a las normas referidas.

La situación observada posee una realidad multicausal, es decir, múltiples componentes que, hacen de ella un complejo problema a resolver, si no es analizada bajo la perspectiva sistémica. La falta de respeto al marco legal e institucional, regulador de la materia de tránsito, puede desencadenar una serie de consecuencias que se visualizan a diario, como son los accidentes de tránsito, daños en vehículos automotores e infraestructuras y el riesgo de lesiones en la integridad física y la vida de las personas; siendo un deber del Estado velar por el bienestar de la persona humana, según el Artículo uno de la Constitución.

De acuerdo con el informe del estado de la seguridad vial en la Región de las Américas de 2019, “Las muertes y los traumatismos causados por accidentes de tránsito, siguen siendo un importante problema de salud pública en la Región de las Américas, y la tendencia actual de aumento de la mortalidad por esta causa, sugiere que seguirán siendo una carga significativa para los sistemas de salud y el desarrollo de los países. Sin embargo, muchas de estas muertes y traumatismos pueden evitarse, mediante la aplicación de un enfoque integrado de seguridad vial que, incluye promulgar y hacer cumplir la legislación relacionada con los factores de riesgo, aplicar normas de seguridad para las vías de tránsito y los vehículos, y mejorar el acceso a la atención prehospitalaria.”

No es desconocida, la cantidad de hechos producidos por colisiones entre vehículos y atropellamientos; no obstante que, estos aumentan cada día y las pérdidas económicas son mayores, ya que los costos en salud, vidas humanas, reparación y los precios de los vehículos son sumamente altos; el número de personas que pierden la vida o sufren de una discapacidad por el resto de su existencia al haberse visto involucrados en un hecho de tránsito, que son cada día más crecientes en El Salvador.

Con el afán de ir minimizando el impacto que causan los accidentes de tránsito, se requiere de la suma de voluntades individuales y colectivas, de los usuarios de la

vía pública, un cambio de conducta y comportamiento en las actitudes de todos y cada uno de quienes transitan o se conducen en diferentes carreteras, de las instituciones y funcionarios que tienen a su cargo la seguridad en el uso de las mismas.

Se requiere, además, que la población en general conozca los instrumentos normativos que regulan esta actividad, la cual es muy importante para el desarrollo de la vida cotidiana y la actividad productiva del país. En El Salvador el principal instrumento normativo que rige la materia señalada, es la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su respectivo Reglamento, entre otras normativas; además existen instituciones que velan por su aplicación y cumplimiento, como el Viceministerio de Transporte y la Policía Nacional Civil, que cuenta con áreas especiales para el control del tránsito terrestre.

El Artículo uno de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, establece su objeto y señala: “La presente Ley tiene por objeto establecer el marco legal en materia de: a) Régimen administrativo de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial; b) Transporte Terrestre, con excepción del Régimen Ferroviario; c) Registro Público de Vehículos Automotores; Transporte Individual y Colectivo de Pasajeros; Transporte Liviano y Pesado de Carga; d) Tránsito y Circulación Vehicular; e) Seguridad Vial; f) Estacionamientos, Terminales de Servicio Colectivo, de Carga y demás lugares de acceso público, en lo que fuese compatible; g) Protección al Medio Ambiente; i) Todo lo referente a Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.”

Conocer este marco regulatorio es muy importante, tanto para conductores como para peatones, pero más importante es la parte actitudinal referida al acatamiento y respeto a las normativas referidas en materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, pues su incumplimiento deriva en consecuencias directas que afectan gravemente los bienes, la integridad física y hasta la vida de las personas.

En este orden de ideas, el estudio planteado representa un gran aporte, desde distintas perspectivas; en primer lugar, a los titulares de las instituciones encargadas de velar por la aplicación y cumplimiento de las normativas de tránsito y seguridad vial; en segundo lugar, a los ciudadanos que tienen la responsabilidad de conducir un vehículo automotor; y en tercer lugar, a todos los peatones que transitan por diferentes vías en el territorio salvadoreño.

A partir de los planteamientos anteriores, se formula la siguiente pregunta de investigación:

**¿Cuáles son las causales del irrespeto a las normativas de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, y su efecto en la integridad física y vida de las personas?**

## **JUSTIFICACIÓN DEL ESTUDIO.**

La congestión vehicular y los numerosos accidentes de tránsito han ido en aumento en El Salvador, y todo indica que esta situación seguirá agravándose, constituyendo un peligro que repercute en la seguridad e integridad física de la población, principalmente urbana. Problema que se debe al crecimiento urbanístico, y la necesidad de los seres humanos de poder transportarse para realizar sus actividades diarias, que le permitan mantener su calidad de vida, misma que el Estado está obligado a garantizar según lo establece la Constitución de la República.

Son muchos los factores que llevan a que los accidentes de tránsito se den con mucha frecuencia, por ejemplo, la distracción de los conductores, el mal estado de los vehículos, daño en la infraestructura de las carreteras y principalmente el irrespeto a las normativas de tránsito y seguridad vial; en relación a esta última causa, es de suma importancia conocer cuáles son las circunstancias que llevan, a los conductores, peatones y la población en general, a irrespetar las normativas en materia de tránsito e indagar sobre las acciones sancionatorias.

La Universidad Modular Abierta, Centro Regional de Santa Ana, mediante esta investigación podrá, vincular la participación de la comunidad universitaria, principalmente del sector docente y así dar alternativas de solución a las consecuencias derivadas del irrespeto a las normativas de tránsito y seguridad vial, proponiendo charlas de concientización, a través de la Unidad de Proyección Social.

## **OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN**

### **Objetivo general:**

- Determinar las causales del irrespeto a las normativas de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, y su efecto en la integridad física y vida de las personas.

### **Objetivos específicos:**

- Valorar el rol del Viceministerio de Transporte en la divulgación de las normativas de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, para garantizar la integridad física y la vida de las personas.
- Analizar la efectividad de la Policía Nacional Civil en las acciones de prevención y sanción, ante el irrespeto a las normativas de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, para garantizar la integridad física y la vida de las personas.
- Determinar el conocimiento y acatamiento de los conductores y peatones, acerca de las normativas de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, para garantizar la integridad física y la vida de las personas.

### **DELIMITACIONES DE LA INVESTIGACIÓN.**

#### **Delimitación geográfica:**

La investigación se llevó a cabo con funcionarios de del Viceministerio de Transporte, la Unidad de Tránsito de la Policía Nacional Civil, conductores y peatones, de tres municipios del departamento de Santa Ana.

#### **Metodología**

El tipo de estudio es explicativo, ya que buscó determinar las causales del irrespeto a las normativas de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, y su efecto en la integridad física y vida de las personas. También es propositivo, considerando que, a partir de los hallazgos de la investigación, se propondrá un programa de charlas para divulgar, la necesidad del conocimiento y el respeto a las normativas de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Las técnicas que se utilizaron para el abordaje investigativo fueron la encuesta y la entrevista. Aplicándose con la encuesta, un cuestionario dirigido a 124 peatones de los municipios seleccionados para la investigación, siendo estos: Santa Ana, Chalchuapa y Metapán. Respecto a la técnica de la entrevista, se aplicaron guías de entrevista a dos servidores públicos del Viceministerio de Transporte, dos de la Unidad de Tránsito de la Policía Nacional Civil de la ciudad de Santa Ana y a cincuenta conductores de vehículos automotores, en esta misma ciudad.

**RESPECTO A LAS NORMATIVAS DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL,  
PARA GARANTIZAR LA INTEGRIDAD FÍSICA Y VIDA DE LAS PERSONAS**

---

El detalle de la población y muestra se presenta a continuación:<sup>2</sup>

<b>N°</b>	<b>Municipio</b>	<b>Población habitantes</b>	<b>Muestra habitantes</b>
1	Santa Ana	272,554	94
2	Metapán	59,000	20
3	Chalchuapa	30,000	10
	<b>Total</b>	<b>361,554</b>	<b>124</b>

- 
2. Para el cálculo total de la muestra (124 ciudadanos entre conductores y peatones), se utilizó la fórmula estadística para poblaciones conocidas. La muestra asignada a cada municipio se calculó proporcionalmente, utilizando la regla de tres simple.

SEGUNDA PARTE



CONOCIENDO NUESTRO MARCO NORMATIVO

## SEGUNDA PARTE

### “CONOCIENDO NUESTRO MARCO NORMATIVO”

#### Referencia histórica del Derecho de Tránsito y Seguridad Vial.



El derecho de tránsito no es propiamente una rama del ámbito jurídico, sino un conjunto de normas de diversas índoles: administrativas, penales, civiles, cuyo elemento de enlace es el campo en que se aplican. Estas normas tienen por objeto regular la actividad de los sujetos en su calidad de usuarios de las vías públicas. Por ello, comprende reglas técnicas que posibilitan la circulación, normas dirigidas a otorgar seguridad a los usuarios; imponiendo

sanciones, en general, consistentes en multas, por las infracciones a dichas normas y otras disposiciones relacionadas con actos jurídicos referidos a los bienes utilizados en el transporte.

El estudio del derecho del transporte está íntimamente ligado al del derecho del tránsito. El traslado requiere de una determinada infraestructura y normas regulatorias de la circulación, necesarias para evitar el caos en el desplazamiento de los vehículos utilizados por las diferentes vías. El tránsito vehicular o tránsito automovilístico también llamado tráfico vehicular o, simplemente, tráfico es el fenómeno causado por el flujo de vehículos en una vía, calle o autopista. Se presenta también con muchas similitudes en otros fenómenos, como el flujo de materiales líquidos, gases o sólidos y el de peatones.

El tránsito se define como la acción o el acto de transitar o transitarse. Actividad de personas y vehículos que pasa por una avenida, camino, carretera, calle, senda o vereda. Lugar o sitio para pasar de una parte o zona a otra. Pasillo, galería, corredor o paso en un convento, seminario o un claustro. Paso de un empleo, dignidad o paso a otro. Sitio determinado para hacer alto y descanso en alguna marcha. Este término en su etimología proviene del latín “trans\_tus” con la misma acepción. El Diccionario Panhispánico del Español Jurídico define la libertad de circulación como la “Libertad para ir y venir en el espacio territorial de un Estado, en el tiempo y forma que cada persona considere conveniente, incluyendo el derecho a salir del territorio estatal.” (Muñoz Machado, 2020)

Desde la aparición de los automotores en el siglo XIX, y su masiva utilización en los últimos tiempos, es innegable su contribución al mejoramiento de la vida de los

seres humanos en sus relaciones sociales, económicas, laborales y personales. La sociedad ha experimentado una notable transformación en los ámbitos físicos, psíquicos, ecológicos, económicos y culturales. Su uso ha estimulado la creación de múltiples infraestructuras, llegando a ser un instrumento indispensable en la forma de vida actual. La actividad automovilística se ha convertido en indiscutible protagonista de la sociedad actual, en la medida que ofrecen ciertamente innumerables ventajas para los usuarios.

En los primeros años de la revolución del maquinismo, se inventó el primer automóvil, construido en Francia por Cugnot en 1769 con propulsión a vapor, al cual siguieron al menos cuatro modelos de otros tantos creadores, mejorados, aunque siempre armatostes poco funcionales, hasta 1886 cuando se construye el primero a motor de gasolina por Daimler en Alemania, seguido por el de los hermanos Duryea en 1893 en Estados Unidos. La industria, en un portentoso ejemplo de lo que puede la libre competencia; introdujo mejoras en cuanto a eficiencia, altas prestaciones, comodidad y seguridad, llevando las ventajas del automóvil a un creciente público. En el 2000 había, registrados en los Estados Unidos, 217.5 millones de vehículos privados y comerciales, más 3.9 millones de propiedad pública, para un total de casi 221 millones y medio. (Tejada Rodriguez, 2010)

No obstante que la motorización del transporte ha favorecido enormemente el desarrollo económico y la comunicación en las sociedades, paralelamente ha producido una serie de efectos indeseables: la contaminación ambiental y el deterioro del medio urbano, el ruido, el aumento del consumo energético, interferencias visuales y acústicas, la insatisfacción de los usuarios, el empeoramiento de la habitabilidad de las ciudades, entre otros males, pero lo que es más importante, son los efectos sobre la seguridad, y el aumento de accidentes de tránsito y de sus consecuencias en términos de víctimas, incapacidades, invalideces y de costes sanitarios y económicos en general que, ensombrecidos por sus ventajas pasamos desapercibidos. Datos históricos revelan que, las primeras muertes por accidentes de tránsito ocurrieron en Gran Bretaña y Estados Unidos en los últimos años del siglo XIX.

A lo largo de los cien años posteriores, se han venido incrementando continuamente de la cifra de muertos y heridos por accidentes de tránsito, a tal punto que, en la actualidad se le ha considerado una de las mayores epidemias de este siglo, situación que se agudiza, en tanto sea más alto el grado de motorización en el tráfico de las vías públicas, y las pocas o nulas medidas de prevención adoptadas, la cultura social y las expectativas de seguridad y bienestar existentes, sumado a la voluntad política de afrontar decididamente este magno problema de seguridad.

Pocas veces sé es consciente de la terrible tragedia cotidiana que se vive en las calles y vías públicas por la inseguridad en el tránsito vehicular. En este mismo momento,

seres humanos están muriendo o sufriendo gravísimas lesiones, víctimas de lo que suele ser un ritmo de vida de constante peligro, al que todos los habitantes en las urbes, se hallan expuestos.



Todos los seres humanos, en diversos momentos de la vida, enfrentan la riesgosa experiencia de conducirse, conducir o ser conducido por la vía pública; forma parte de la convivencia y, del hecho mismo de vivir en sociedad, en el que se debe ser tolerante con las acciones de nuestros semejantes, pero se debe aprender a salvaguardarse y auto protegerse de los peligros ordinarios que esto conlleva. Sin embargo, no se puede, del mismo modo afirmar que los seres humanos tengan plena conciencia del drama humano, de lo que realmente ocurre en las calles, a su alrededor, ni de las consecuencias que pueden derivar para sí y para los demás.

No es incorrecta la afirmación que el costo social de la circulación peatonal-vehicular es uno de los más altos que debe pagar la sociedad y el Estado para su desenvolvimiento, como tampoco lo es, que constituye la tercera causa de mortalidad mundial. Un porcentaje muy significativo de la sociedad salvadoreña interactúa y se enfrenta todos los días con un sistema de tránsito muy complejo y peligroso, debido al aumento del parque automotor, el desarrollo exponencial del transporte público y la urbanización desordenada.

Resulta ilustrativo a este respecto, considerar el enorme daño que causan los accidentes viales por falta de seguridad en el uso de las vías públicas. La alta tasa de mortalidad, daños físicos y materiales son de enormes proporciones que es exhortativa la comparación de que si se pusieran cruces en todos los lugares en donde hayan ocurrido accidentes graves, las vías públicas son evidencias y el recuerdo de la inconsciencia e irresponsabilidad con que diferentes actores hacen uso de las vías públicas.

Desde que fueron introducidos por empresarios pioneros, hasta épocas muy recientes, los automotores fueron relativamente pocos en El Salvador. Llegaban a unas decenas de miles. Pero el gigantismo urbano, el pésimo y peligroso servicio público, la extensión de las clases medias y la emigración a Estados Unidos, los hizo aumentar en proporciones desmesuradas, sobre todo en la Zona Metropolitana y las principales cabeceras departamentales del país.

## Marco normativo internacional que regula el Derecho de Tránsito y Seguridad Vial.



El Estado de El Salvador como parte de la comunidad internacional y en sus relaciones bilaterales, soberanas y de cooperación con los demás Estados, busca unificar esfuerzos y cumplir con los fines esenciales de ese consenso normativo internacional contemplado en la Carta de las Naciones Unidas, también, conocida

como la Carta de San Francisco, que en su artículo uno prescribe los tres valores fundamentales, en virtud de los cuales va a focalizar sus actuaciones.

Mantener la paz y la seguridad internacional, y con tal fin: tomar medidas colectivas eficaces para prevenir y eliminar amenazas a la paz, y para suprimir actos de agresión u otros quebrantamientos de la paz; y lograr por medios pacíficos, y de conformidad con los principios de la justicia y del derecho internacional, el ajuste o arreglo de controversias o situaciones internacionales susceptibles de conducir a quebrantamientos de la paz. (Unidas A. G., 1945.)

En la actualidad existen 59 instrumentos jurídicos emitidos por el Foro de las Naciones Unidas que regulan lo relativo al transporte terrestre, los cuales son administrados por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE), de los cuales siete de estos instrumentos son los que se consideran de mayor prioridad para que los demás Estados puedan adherirse a su contenido, los cuales son: Convención de 1968 Sobre la Circulación Vial; Convención de 1968 Sobre la Señalización Vial; Acuerdo de 1958 relativo a la adopción de reglamentos técnicos armonizados de las Naciones Unidas aplicables a los vehículos de ruedas, equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichos reglamentos de las Naciones Unidas. Acuerdo de 1997 relativo a la adopción de prescripciones uniformes para las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de ruedas.

Acuerdo de 1998 relativo al establecimiento de reglamentos técnicos mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a sus equipos y piezas; Acuerdo de 1957 relativo al Transporte Internacional de Mercancías peligrosas por Carretera (ADR); Acuerdo de 1970 sobre trabajos de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR).

La importancia de estos instrumentos de naturaleza internacional, en el contexto local de cada Estado radica en que les sirven de base para crear sus marcos jurídicos

nacionales que prevengan las muertes y lesiones a causa de los accidentes de tránsito. La gobernanza de la seguridad vial se basa, ante todo, en la voluntad política de crear y llevar a cabo una estrategia y un programa nacional.

Convención de 1968 sobre la circulación vial: La Convención de 1968 establece normas sobre todos los aspectos de la circulación y la seguridad vial y sirve de referencia para la legislación nacional. Describe todos los comportamientos de los usuarios de la vía pública, por ejemplo, qué deben hacer los conductores y los peatones en los cruces e intersecciones. Promueve un comportamiento seguro por parte de los usuarios de la carretera. (Unidas, 1968)

Convención de 1968 sobre la señalización vial: La Convención establece más de 250 señales, símbolos y marcas viales acordadas en común. Asimismo, clasifica las señales viales en tres categorías (de advertencia, de peligro, regulatorias e informativas), define cada una de ellas y ofrece su descripción física para garantizar su visibilidad y legibilidad. Se centra en una infraestructura segura que contribuya a una movilidad más segura.

Acuerdo de 1958 relativo a la adopción de reglamentos técnicos armonizados de las Naciones Unidas aplicables a los vehículos de ruedas, los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichos reglamentos de las Naciones Unidas:

El Acuerdo constituye el marco jurídico para la adopción de reglamentos armonizados de las Naciones Unidas para todos los tipos de vehículos de ruedas fabricados, específicamente en relación con cuestiones de seguridad y medio ambiente. Abarca más de 140 reglamentos de las Naciones Unidas (como los relativos al casco, frenos, neumáticos, cinturones de seguridad).

Las piezas y equipos que hayan sido homologados de conformidad con estos requisitos de seguridad exigentes llevarán la marca E, un símbolo importante para la industria y los consumidores.

Mejora la seguridad y la eficacia medioambiental, facilita el tráfico internacional por carretera y elimina los obstáculos técnicos al comercio internacional, también fomenta vehículos seguros y respetuosos con el medio ambiente.

Acuerdo de 1997 relativo a la adopción de prescripciones uniformes para las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de ruedas: El Acuerdo establece el marco jurídico para la inspección de los vehículos de ruedas y para el reconocimiento recíproco de los certificados de inspección para la circulación transfronteriza de

vehículos por carretera, sus normas abarcan el comportamiento ambiental y la seguridad de los vehículos en uso. El acuerdo promueve que los vehículos sean seguros y respetuosos con el medio ambiente durante toda su vida útil.

Acuerdo de 1998 relativo al establecimiento de reglamentos técnicos mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a sus equipos y piezas: El Acuerdo sirve de marco para el desarrollo de reglamentos técnicos mundiales sobre seguridad y eficacia medioambiental aplicables a los vehículos, entre ellos, el control electrónico de estabilidad, el impacto lateral de poste y el procedimiento de medición de las emisiones. Se añaden nuevos reglamentos a medida que sean necesarios a fin de adaptarse a los avances en materia de seguridad.

Acuerdo de 1957 relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR): Este acuerdo y sus anexos, que se actualizan cada dos años, describen el nivel más elevado de seguridad, aceptable para todas las partes contratantes, a la hora de permitir el transporte de mercancías peligrosas por carretera en sus territorios, teniendo en cuenta debidamente las consideraciones relativas a los beneficios coste-seguridad.

Define las mercancías peligrosas que pueden ser transportadas a escala internacional, así como las condiciones de transporte, y establece los requisitos relativos a la formación de los conductores y a la fabricación de los vehículos. Con equipos y vehículos de transporte ya probados, certificados y sometidos a inspecciones periódicas, con conductores debidamente formados y con un sistema eficiente de comunicación de riesgos para responder a situaciones de emergencia, logramos operaciones de transporte por carretera más seguras.

Acuerdo europeo de 1970 sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR): El Acuerdo regula los tiempos de conducción y descanso de los conductores profesionales, también define los aparatos de control que se utilizan para monitorear esos periodos y fija los requisitos técnicos relativos a su construcción, instalación e inspección. Asimismo, el Acuerdo establece requisitos para comprobar el tiempo de conducción por parte de las autoridades competentes.

Al regular los tiempos de conducción y descanso de los conductores de vehículos comerciales que efectúen transportes internacionales, el Acuerdo contribuye a prevenir los accidentes de tráfico causados por conducir un número excesivo de horas y también crea un marco de igualdad en la industria del transporte por carretera al promover la “competencia justa”. (Unidas S. G., 1993)

En resolución de la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas, emitida el 19 de Abril de 2012, se aprobó el proyecto “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo” ( decenio 2021-2030) y para ello, instó a todas sus dependencias regionales a colaborar con los Estados miembros de la Organización en la creación de normas que contribuyan con los esfuerzos enfocados en la prevención de muertes y lesiones ocasionadas por accidentes de tráfico, y con ello, contrarrestar los desafíos a la salud mundial que representan los accidentes de tránsito. (Unidas A. G., 2012)

La estrategia vial del decenio 2021-2030 ha sido elaborada por la Organización Mundial de la Salud y las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas, en cooperación con los asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial. A nivel mundial, las colisiones en las vías de tránsito causan casi 1,3 millones de defunciones prevenibles y se estima que 50 millones de traumatismos cada año, lo que los convierte en la principal causa de mortalidad de niños y jóvenes en todo el mundo.

Tal como están las cosas, se prevé que durante el próximo decenio causarán otros 13 millones de defunciones y 500 millones de traumatismos y socavarán el desarrollo sostenible, particularmente en los países de ingresos bajos y medianos. Estas cifras inaceptables, tanto en términos absolutos como relativos, se han mantenido en gran medida sin cambios durante los últimos 20 años, a pesar de la rigurosa labor en materia de seguridad vial realizada por las Naciones Unidas y otros organismos competentes.

Reconociendo la importancia del problema y la necesidad de actuar, los gobiernos de todo el mundo proclamaron unánimemente, por medio de la resolución 74/299 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, la celebración de un Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021- 2030, con el objetivo explícito de reducir las defunciones y traumatismos causados por el tránsito en al menos un 50% durante ese período. (Salud, 2020)

Esta estrategia está orientada, para que los Estados en base a ella, creen la normativa jurídica nacional y local que contribuya al cumplimiento de su objetivo que es “reducir las muertes y traumatismos debidos al tránsito” (Salud, 2020), y para lo cual deben de considerar por lo menos, las siguientes medidas recomendadas: transporte multimodal y planificación del uso del territorio. infraestructura vial segura, seguridad del vehículo, uso seguro de las vías de tránsito, respuesta tras las colisiones.

Para que los fines de la comunidad internacional se materialicen en la esfera local de cada uno de sus miembros, es necesario que la aplicación de los convenios y convenciones de las Naciones Unidas sobre seguridad vial vayan más allá de la mera adhesión. Es decir, que se incorporen en los sistemas legislativos nacionales

o regionales para garantizar su aplicación efectiva, y que posteriormente se hagan cumplir por medio de la policía de tráfico y los organismos de inspección.

En el ámbito regional existen convenciones relativas al derecho de tránsito y seguridad vial, entre los cuales se citan: Convención sobre la reglamentación del tráfico automotor interamericano, ratificado el 05 de mayo de 1946, en sus artículos 1,3 10 y 11.

### **Regulación nacional del Derecho de Tránsito y Seguridad Vial en El Salvador. Constitución de la República de El Salvador.**



En el contexto salvadoreño hay una normativa jurídica que regula lo relativo al tránsito y seguridad vial, emanadas del precepto constitucional: Art. 14.- Corresponde únicamente al órgano judicial la facultad de imponer penas. No obstante, la autoridad administrativa podrá sancionar, mediante resolución o sentencia y previo al debido proceso, las contravenciones a las leyes, reglamentos u ordenanzas, con arresto hasta por cinco días o con multa, la cual podrá permutarse por servicios sociales prestados a la comunidad. (Salvador, 1983)

Lo aplicable a lo relativo del derecho de tránsito y seguridad vial, es el Viceministerio de Transporte, quien aplica toda la normativa relativa a esta materia a través de la Dirección General de Transporte Terrestre y de la Dirección General de Tránsito. El Viceministerio de Transporte, es la entidad encargada de reglamentar esas materias, con el fin de salvaguardar los derechos de los ciudadanos previstos en el artículo 2 de la Constitución de la República y en específico la Vida y la Integridad física y psíquica de los conductores, pasajeros y terceras personas.

En ese orden de ideas, es imprescindible hacer hincapié en determinar quién es la autoridad constitucionalmente facultada para crear normativas relacionadas al tránsito y seguridad vial, en virtud de ellos, cabe destacar que el precepto constitucional del artículo 133 categoriza las iniciativas de ley por materia; es decir, la iniciativa de ley general de la Asamblea Legislativa la restringe con las iniciativas exclusivas del resto de los ordinales.

Otras disposiciones constitucionales que han de ser valoradas por su contenido vinculante respecto a la creación, reforma y derogación de leyes son: Art. 131.- Corresponde a la Asamblea Legislativa: 5º- Decretar, interpretar auténticamente, reformar y derogar las leyes secundarias; Art. 133.- Tienen exclusivamente iniciativa de ley: 1º- Los Diputados; 2º.- El Presidente de la República por medio de sus

Ministros; 3°.- La Corte Suprema de Justicia en materias relativas al Órgano Judicial, al ejercicio del Notariado y de la Abogacía, y a la jurisdicción y competencia de los Tribunales; 4°.- Los Concejos Municipales en materia de impuestos municipales. 5°.- El Parlamento Centroamericano, por medio de los Diputados del Estado de El Salvador que lo conforman, en materia relativa a la integración del Istmo Centroamericano, a que se refiere el Art. 89 de esta Constitución. De igual manera, y en la misma materia, tendrán iniciativa los Diputados del Estado de el Salvador, que conforman el Parlamento Centroamericano. Art. 142.- Para interpretar, reformar o derogar las leyes se observarán los mismos trámites que para su formación. (Salvador, 1983)

Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su respectivo reglamento de ejecución. Creada mediante Decreto Legislativo No. 350 de fecha 07 de mayo de 2010, publicada en el Diario Oficial No. 103, Tomo 387 de fecha 03 de junio de 2010. La Ley tiene por objeto establecer el marco legal en materia de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, y regulará las normas del transporte y de la circulación de los vehículos que presten el servicio de Transporte; así como las que por razones de Seguridad Vial han de regir para la circulación de peatones y semovientes por las vías terrestres; estableciéndose para tal efecto, los derechos y obligaciones de los usuarios.

La Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, regula el transporte terrestre, con excepción del Régimen ferroviario (Art.1). Cabe observar que la mayor parte de los artículos de la Ley, están orientados al transporte de pasajeros y sólo un número limitado de ellos están referidos al transporte terrestre de carga. La Ley tiene por objeto establecer el marco legal en materia de: a) Régimen administrativo de Transporte, Tránsito y su Seguridad Vial; b) Transporte Terrestre, con excepción del Régimen Ferroviario; c) Registro Público de Vehículos Automotores: Transporte Individual y Colectivo de Pasajeros; Transporte Liviano y Pesado de Carga; d) Tránsito y Circulación Vehicular; e) Seguridad Vial; f) Estacionamientos, Terminales de Servicio Colectivo, de Carga y demás lugares de acceso público en lo que fuese compatible; g) Protección al Medio Ambiente; y h) Seguros y Fianzas. (Asamblea Legislativa, 1995)

Respecto al tema, es menester mencionar que al no acatar las regulaciones previstas en la ley secundaria “Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial” y su respectivo reglamento de ejecución, el infractor será sancionado con una serie de multas que serán impuestas por las Divisiones de Tránsito Terrestre y Medio Ambiente de la Policía Nacional Civil, que están establecidas en el título II, Art. 117 de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; misma que es una ley secundaria emitida por el Órgano Legislativo acorde a la Constitución.

## Situación actual del tránsito terrestre y la seguridad vial en El Salvador.

Desde la época antigua los peligros que asechaban a los viajeros eran muy diversificados y provenían de distintas causas, por lo que la idea de viajar representaba un gran peligro para las posesiones del viajero; sin embargo, con la evolución de las grandes ciudades y su necesidad de coexistir con los valores de libertad, igualdad, propiedad y dignidad humana, les obliga a transformar sus sistemas de organización social, creando así Estados que le garantizaran la protección de los referidos valores.



En El Salvador, durante el siglo XIX el transporte se reducía a vehículos de tracción animal, los cuales no ofrecían ningún riesgo para sus usuarios ni para los peatones, además, de que el sistema de vías de comunicación por lo que circulaban era sumamente primitivos, y por lo tanto, no se podía desarrollar velocidades que pusieran en riesgo, ni a sus usuarios ni los peatones.

Los peligros narrados en los viajes legendarios solían derivar de las fuerzas de una naturaleza siempre violenta, y de la hostilidad de los moradores de los territorios atravesados, ya fueran hombres, bestias, o seres mitológicos de cualquier clase. Por su escaso interés narrativo, los peligros que hoy calificaríamos como "accidentes de transporte", no se les prestaba mayor importancia, aunque, sí era una realidad que representaba un gran número de muertes.

Así de manera paulatina, los seres humanos se empezaron a organizar en grupos de individuos que se dedican a erradicar todo tipo de amenaza o riesgo para los viajeros; como, por ejemplo, eliminar bestias salvajes, grupos hostiles, piratas, entre otros. Asimismo, se encontraba otro grupo de individuos que se encargaban de la construcción y mejoramiento de los medios de transporte, hasta en la época moderna, que se creía que con el avance de las tecnologías aplicada a los procedimientos de construcción de los medios de transporte y la creación de normas jurídicas que regulan el sistema de tránsito, se iban a evitar muertes o lesiones de tránsito.

Sin embargo, en el siglo XX con la creación del automóvil de motor, la seguridad de tránsito y vial se vio grandemente afectada, y en los países que fue introducido generó un creciente número de accidentes de tránsito, que en la mayoría de ocasiones les producía la muerte a sus conductores, pero en 1870 con la creación de vehículos no motorizados como la bicicleta trajo una gran fluidez del tránsito, terrestre y ayudó a reducir los accidentes.

En efecto, en las últimas décadas del siglo XX la entrada de los llamados "países en desarrollo" en el proceso de motorización masiva comenzó a disparar las cifras de la accidentalidad vial. La combinación de un rápido aumento del parque de vehículos, con unos recursos muy limitados para seguridad, mantenimiento viario y vigilancia, comenzó a hacer verdaderos estragos en amplias regiones de África, Asia y Latinoamérica.

Las reducciones de la accidentalidad, que se lograron a partir de los años ochenta, en algunos países desarrollados resultaron insignificantes frente al incremento de la accidentalidad en los países en desarrollo. En El Salvador no fue la excepción, ya que en las últimas décadas ha crecido grandemente la carga de vehículos automotores, lo que genera un desafío vial de regulación.

Si se analiza la evolución de siniestros en el periodo del 01 de enero de 2015 al 30 de septiembre del año 2021. En el 2015 ocurrieron 22, 229 siniestros viales, lo que equivale a un 61.09 diarios; en 2016 fueron 22,958, lo que refleja un 62.73 diarios; en 2017 ocurrieron 21,583 lo que se traduce a un 59.13 diarios; en 2018 ascendió a 20,378, es decir 55.83 diarios; en 2019 fueron 20,108 lo que se traduce a un 55.09, en 2020 fueron 15,456 lo que se traduce a un 42.23 diarios; y en el 2021 la cantidad ascendió a 14,024, un promedio de 51.36 diarios. ((ONASEVI), 2021)

De estos datos se puede denotar un incremento del 2.96% en el 2016, que luego cambió en el 2017 con una reducción del 5.99%, tendencia que en los posteriores años se mantuvo decreciente, si se analiza las cantidades anuales de 2015-2020, el impacto mayor se visualiza en el 2020 debido a lo atípico que fue el año por la pandemia de coronavirus COVID-19, cuyo efecto también impactó en la movilidad. En este mismo periodo se puede medir el grado de fatalidad que se han producido, arrojando que el año dos mil veinte experimentó una reducción muy significativa respecto al año 2019.

La Organización Mundial de la Salud, organismo coordinador de la seguridad vial en el sistema de las Naciones Unidas, ha establecido que los países de bajos ingresos son los que reportan mayor cantidad de muertes por siniestros viales y que las tasas de mortalidad son más altas en África (26.6 por 100,000 habitantes) y más bajas en Europa (9.3 por 100, 000 habitantes). En nuestro país, la tasa más alta de mortalidad producto de hechos de tránsito se registró en 2019 con el 20.97 de fallecidos por cada 100,000 habitantes.

**RESPECTO A LAS NORMATIVAS DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL,  
PARA GARANTIZAR LA INTEGRIDAD FÍSICA Y VIDA DE LAS PERSONAS**

	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>
<b>Tasa de Mortalidad</b>	17.79	18.65	18.92	19.72	20.97	16.63
<b>Tasa de Fatalidad</b>	12.40	12.06	11.38	11.02	10.91	7.73
<b>Tasa de Lesividad</b>	146.53	153.30	143.74	156.23	163.48	131.15

((ONASEVI), 2021)

Tasa de víctimas fallecidas y lesionadas por 100 mil habitantes y 10 mil vehículos. Los hombres son las principales víctimas de siniestros viales, cuyas edades oscilan entre los 21 y 30 años de edad, ¿por qué las víctimas se producen más en los jóvenes, que, en otros grupos etarios? se intenta explicar en las siguientes líneas, desde una perspectiva psicosocial. De acuerdo a estudios del Centro de Investigaciones Sociológicas, asociados con la transición a la edad adulta señalan que, entre los 21 y los 30 años los jóvenes adquieren el estatus de edad adulta, lo cual significa la adquisición de nuevos riesgos y responsabilidades. ((ONASEVI), 2021).

Sin embargo, las investigaciones indican, que esta transición se lleva a cabo, con un interés de prolongar los beneficios de ser mayores sin asumir las responsabilidades propias de la edad adulta; en este rango etario, la personalidad perdura en un sentimiento íntimo de inseguridad e indecisión; las relaciones con amigos tienen una gran importancia, buscan la calle y con ellos la diversión, pasarla bien es una de las cosas más importantes de su vida.

Así mismo, se señala como el rango etario que inicia a ser económicamente productivo, en búsqueda de oportunidades, de desarrollo social y económico. Sin embargo, es también el grupo etario que menos tiempo lleva vinculado con la conducción, por ende, es el sector poblacional con mayor grado de inexperiencia y con mayor menosprecio del riesgo, debido a la sensación de que “la muerte” es una etapa bastante lejana por el hecho de ser jóvenes.

Esto mismo va de la mano con el bajo uso de medidas de seguridad y con la realización de conductas como conducir a exceso de velocidad, que en las siguientes líneas demostrarán es de las principales causantes de víctimas fallecidas, sumadas a otras conductas de riesgo. ((ONASEVI), 2021)

**RESPECTO A LAS NORMATIVAS DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL,  
PARA GARANTIZAR LA INTEGRIDAD FÍSICA Y VIDA DE LAS PERSONAS**

En el periodo del 1 de enero de 2015 al 30 de septiembre de 2021, el FONAT, ha recibido 977 solicitudes por trámites de víctimas lesionadas, lo que representa un 3.65% del total de víctimas no fatales; mientras que, en trámites de familiares de fallecidos, ha recibido 3,303, es decir un 39.55% del total de los decesos registrados en todo el país, en el periodo que analiza este informe.

<b>POLICÍA NACIONAL CIVIL</b>								
<b>SUB DIRECCIÓN DE TRÁNSITO TERRESTRE</b>								
<b>CAUSAS PRINCIPALES QUE PROVOCAN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO</b>								
<b>PERÍODO DEL 01 DE ENERO AL 30 DE SEPTIEMBRE DE 2021</b>								
CAUSAS / DÍAS	LUNES	MARTES	MIÉRCOLES	JUEVES	VIERNES	SÁBADO	DOMINGO	TOTAL
INVADIR CARRIL	453	425	431	446	494	537	402	3188
DISTRACCIÓN DEL CONDUCTOR	455	424	415	413	435	443	407	2992
NO RESPETAR SEÑAL DE PRIORIDAD	298	289	281	308	357	337	280	2150
NO GUARDAR DISTANCIA DE SEG.	359	305	280	304	324	294	189	2055
VELOCIDAD INADECUADA	158	147	159	121	151	212	244	1192
CIRCULAR EN REVERSA	102	108	77	104	84	84	66	625
ADELANTAMIENTO ANTIRREGLA.	69	55	74	56	71	65	43	433
ESTADO DE EBRIEDAD O DROGA	49	37	38	55	59	82	110	430
GIRO INCORRECTO	28	27	34	32	39	36	35	231
INEXPERIENCIA	34	18	28	36	22	37	52	227
OTROS	38	26	37	21	30	33	20	205
IMPRUDENCIA DEL PEATÓN	24	19	19	12	19	31	25	150
FALLA MECÁNICA	24	16	8	23	16	22	11	120
VELOCIDAD EXCESIVA	1	0	0	1	4	1	2	9
CARGA MAL ACONDICIONADA	0	0	0	1	2	4	0	7
DESLUMBRAMIENTO	0	1	0	1	1	2	0	5
MAL ESTADO DEL VEHÍCULO	1	1	0	0	1	0	0	3
ENFERMEDAD	0	0	2	0	0	0	0	2
<b>TOTAL</b>	<b>2093</b>	<b>1898</b>	<b>1883</b>	<b>1934</b>	<b>2109</b>	<b>2220</b>	<b>1887</b>	<b>14024</b>

((ONASEVI), 2021)

Del 1 de enero de 2015 al 30 de septiembre de 2021 han resultado 66,357 víctimas lesionadas, de esta cantidad, el 48.34% fueron conductores, el 35.49% pasajeros, el 16.16% peatones. Del total de conductores lesionados, el 54.52% fueron motociclistas, el 40.40% de vehículos particulares, el 2.02% conductores de transporte de carga, el 1.46% ciclistas, el 0.78% conductores de transporte público, el 0.01% no identificados. El por qué los conductores de motocicleta representan el mayor porcentaje de víctimas lesionadas, tiene a la base, los elementos mencionados

anteriormente, sobre el bajo uso de medidas de seguridad y la práctica de conductas de riesgo, además de la inexperiencia; puesto que al relacionar el parque vehicular de motocicletas (411,657) con el número de licencias de motocicletas (204,519) se evidencia que solo el 49.68% está autorizado para conducir. ((ONASEVI), 2021)

El efecto pandemia por Covid-19 generó un impacto en la movilidad del año 2020, que también tuvo implicaciones en el descenso de la cantidad de siniestros, lesionados y fallecidos. El perfil de las víctimas de siniestralidad vial son jóvenes en edad productiva, predominando las lesiones y muertes en motociclistas, de sexo masculino, seguidos por peatones.

La implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2021-2030 es indispensable para continuar generando resultados positivos. Este plan se crea como una continuación de la estrategia vial del decenio 2021-2030 y sido elaborado por la Organización Mundial de la Salud y las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas, en cooperación con los asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial.

Este esfuerzo internacional por reducir a un 50% por defunciones y traumatismos ocasionados por accidentes de tránsito, es un desafío para la comunidad internacional y que únicamente puede ser superado, en la medida que todos los Estados del mundo contribuyan mediante la creación de legislaciones locales que desarrollen sus medidas.

### **Rol del Viceministerio de Transporte en la divulgación y respeto a las normativas de tránsito y seguridad vial en El Salvador.**



El Viceministerio de Transporte en su página oficial ha aperturado un espacio para el portal de transparencia, en cumplimiento a la Ley de Acceso a la Información Pública, sitio donde se encuentra toda la actividad administrativa que en cumplimiento a sus funciones realizan. Además, en sus actividades también desarrollan proyectos de educación vial, entre los cuales se enfocan prácticamente en brindar consejos a los conductores de vehículos sobre las reglas de tránsito, así como las precauciones que deben de tener en cuanta al momento de conducir.

Además, desarrollan proyectos destinados al respeto de las normas viales y de tránsito, entre los cuales destacan: “Programa de señalización vial” que tiene como base al Art. 90 de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y datos estadísticos de siniestros de tránsito de El Salvador, y se enfoca en identificar zonas y puntos estratégicos, prioritarios a señalar. En este proyecto, se trabaja de forma

coordinada con el Ministerio de Obras Públicas, el Fondo de Conservación Vial, FOVIAL y el Consejo Nacional de Seguridad Vial.

Existen programas dirigidos a los conductores para identificar el respeto a la normativa de tránsito, como por ejemplo el programa “Programa de Controles Vehiculares Antidoping”, este proyecto tiene su base legal en el art. 66 de la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial y de los artículos 170, 171 y 172 del Reglamento de Tránsito y Seguridad Vial. Consiste en la instalación de diferentes controles vehiculares, en puntos estratégicos de mayor circulación vehicular, de todo tipo de automotores, para el desarrollo de pruebas de detección de alcohol y droga.

El objetivo es prevenir siniestros de tránsito, provocados por conductores en estado de ebriedad o bajo el efecto de drogas.

Dentro de las estrategias que se contemplan en este proyecto, es la coordinación con la División de Tránsito de la PNC, para la ejecución de dispositivos matutinos, vespertinos y nocturnos, los cuales se dirigen a vehículos particulares, motocicletas, transporte colectivo y transporte de carga. En este proyecto también se tiene alianza con instituciones como la Autoridad Marítima Portuaria, para el desarrollo de controles dirigidos a pilotos del transporte acuático, con el fin, que las acciones del sector lancharo se realice bajo los lineamientos de la Ley y de esta forma garantizar la seguridad de los usuarios que hacen uso de este servicio.

“Programa de Agilización del tránsito terrestre”, este proyecto se enmarca en los artículos 203, 204 y 205 del Reglamento de Tránsito y Seguridad Vial y consiste en el desarrollo de acciones estratégicas por parte del Equipo de Gestores para dirigir, regular y agilizar el tránsito, mejorando la movilidad para conductores y brindando seguridad vial a peatones. Además, contempla acciones de apoyo a emergencias que se susciten por lluvias u otro tipo de eventualidad y que obstaculizan la vía, a efecto de garantizar la libre circulación de vehículos.

También se desarrollan una serie de proyectos encaminados a cumplir con el respeto de las normas de tránsito y seguridad vial, como, por ejemplo: El Plan Nacional de Ordenación Vial y Movilidad, que pretende cumplir sus fines a través de ocho campos.

Parque de Educación Vial: a través del cual se imparte educación vial y el fomento de una cultura de respeto a la normativa de tránsito. Consiste en la reproducción a escala infantil de un complejo real de circulación, brindando los equipos precisos para que los escolares practiquen los conocimientos con los elementos esenciales de tránsito: calles, señalización, semáforo, pasarela y bicicletas; las clases son impartidas por instructores de tránsito, debidamente capacitados.

El objetivo de este proyecto, es formar una conciencia vial, en la comunidad escolar, orientar a los niños y niñas sobre cómo conducirse en las calles, teniendo precaución ante los vehículos de diferentes tipos: carros, camionetas, bicicletas, bus u otro medio de transporte. Así mismo, se enseña sobre las diferentes señales de tránsito y su función, ubicándose como conductor de vehículo o peatón. A través del Parque de Educación Vial también se ofrecen, por diversos medios, charlas a conductores del transporte público y privado, clases teóricas y prácticas brindándoles una oportunidad de desarrollo, al practicar las normas de seguridad vial.

De igual forma, se capacita a estudiantes en centros educativos u otros espacios, a través del Parque de Educación Vial Móvil, el cual se desplaza hacia los lugares que requieran de este aprendizaje. También, desarrollan acciones de capacitación y educación vial a empresas de transporte, que soliciten obtener el material educativo.

A través de CONASEVI, también se ha lanzado una plataforma digital de Juego Vial denominado: “Transitemos”, con el cual, se busca impartir educación vial y conocimientos sobre normativas de tránsito de forma lúdica e interactiva, entre otros programas como: Agilización del Tránsito Terrestre; Señalización Vial; Controles Vehiculares Antidoping, Certificación de Empresarios, Control y Supervisión, Básculas Móviles y Fijas y Modernización de Oficinas de Atención al Usuario.

### **Importancia de los programas de educación y seguridad vial en el contexto del currículo nacional.**



El progreso actual está dirigido a mejorar la calidad de vida de las personas y lograr la satisfacción de las necesidades de la población; valores como el desarrollo sustentable y sostenible deben tomarse en cuenta para poder crear verdaderas políticas públicas tendientes a resolver situaciones prácticas que generan graves problemas a la salud y seguridad de las personas; tal es el caso, del problema del tránsito y seguridad vial y sobre todo irrespeto a las normativas e instituciones que la regulan.

El crecimiento de la demanda del transporte, constituye un incentivo para el aumento de la producción y venta de automóviles y medios para el transporte de carga. A pesar que el transporte por carretera es mucho más seguro en la actualidad, que, en décadas pasadas, sigue siendo mucho más peligroso que otros medios de transporte. Es así, como la industria del transporte se enfrenta a un reto complejo en función de lograr acortar los índices de riesgo ante accidentes.

Resulta de mucha preocupación a nivel internacional, el incremento de los accidentes causados por los servicios que brinda el transporte terrestre. Esta inquietud aumenta si se toma en consideración que la mayoría de veces estos accidentes provocan la muerte a numerosos seres humanos y cuantiosas pérdidas materiales. A esta situación alarmante no escapa ningún país, por lo que la ciencia y la sociedad se encuentran enfrascadas en mitigar sus consecuencias.

Para lograr el desarrollo sostenible resulta necesario garantizar la vida y promover el bienestar para todos a cualquier edad, es por esta razón, que la Organización Naciones Unidas propone de aquí a 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo. (Salud, 2020)

El accidente del tránsito es definido como un hecho que ocurre en la vía, donde interviene por lo menos un vehículo en movimiento y que como resultado produce la muerte, lesiones de personas o daños materiales. Este es un problema complejo, por lo que ha de ser analizado desde múltiples aristas, además, son numerosos los factores que intervienen en la ocurrencia de los accidentes. Estos factores de riesgo en los accidentes de tránsito pueden ser: el factor humano, el vehículo y el medioambiental (que incluye lo físico y lo social). Sin lugar a dudas en este sentido el elemento humano es quien lleva el papel preponderante y es a este al que se le atribuye más de las tres cuartas partes de los accidentes que ocurren.

No obstante, esta situación ha de analizarse globalmente, máxime cuando la responsabilidad implica a tantos sectores de la sociedad. La seguridad del movimiento o seguridad vial se puede definir como la propiedad que posee un vehículo de trasladarse y realizar el proceso de transportación sin que sufra daños el vehículo, la vía y el hombre que interviene en dicho proceso o forma parte del medio que rodea a dicha actividad. La seguridad del movimiento contribuye al logro de la eficiencia productiva, económica y al mismo tiempo reduce el impacto negativo en la sociedad. A nivel internacional, hoy se realizan importantes innovaciones tanto desde el punto de vista de las tecnologías, como de las operaciones y se aplican regulaciones para asegurar que la transportación se realice de manera segura.

Esta propiedad de los vehículos ha de convertirse en un medio al alcance de las generaciones actuales y futuras. En este sentido, es donde la educación debe jugar el rol que le corresponde en la formación de los futuros técnicos y especialistas del transporte y la mecanización. De ahí la necesidad de la inserción de los elementos generales que caracterizan a la seguridad del movimiento, en el currículo nacional.

Como se ha podido observar la seguridad del movimiento es un aspecto de suma importancia para el desarrollo económico y social de cualquier nación. En este contexto,

la formación de los profesionales de nivel superior es el proceso que, de modo consciente y sobre bases científicas, se desarrolla en las instituciones de educación superior para garantizar la preparación integral de los estudiantes universitarios, que se concreta en una sólida formación científico-técnica, humanística y de altos valores ideológicos, políticos, éticos y estéticos, con el fin de lograr profesionales, cultos, competentes, independientes y creadores, para que puedan desempeñarse exitosamente en los diversos sectores de la economía y de la sociedad en general.

La seguridad del movimiento se basa en la aplicación adecuada de medidas técnicas y organizativas, que posibiliten que las cargas arriben a su lugar de destino sin perjuicios para la economía y el hombre que interviene en el proceso de transportación o forma parte del medio circundante. Por lo que, el dominio de las tecnologías que se aplican en los vehículos para evitar los accidentes resulta un factor muy importante.

La seguridad del movimiento ha de garantizar la integridad de las personas, vehículos, la carga y las vías con su entorno, de aquí la importancia que reviste el tema para todos los sectores de la sociedad y la economía. Los avances científicos técnicos y las medidas organizativas en materia de seguridad del movimiento exigen la preparación de los profesionales de las diferentes ramas que con ella se relaciona, de manera que se apliquen los conocimientos científicos e investigativos básicos para su desarrollo. La elaboración del programa de la asignatura propia, relacionada con la seguridad vial, contribuye a facilitar la preparación de los estudiantes para enfrentar problemas profesionales que aparecen en el ejercicio de su profesión.

Debe constituir un reto para el Viceministerio de Transporte y la Policía Nacional Civil, realizar convenios en materia educativa con el Ministerio de Educación y las Instituciones de Educación Superior tanto públicas como privada, para implantar en la Malla Curricular en cada nivel educativo, una asignatura, que tanto en su área cognitiva, conceptual y práctica actitudinal pueda formar a los nuevos ciudadanos no solo en conocimientos legales sino también en valores fundamentales como el respeto, la tolerancia, la solidaridad entre otros que permitan y garanticen una verdadera seguridad vial y así evitar muchas muertes y accidentes por el irrespeto que domina en la realidad.

## **Rol de los conductores y peatones en el respeto a las normas de tránsito y seguridad vial en El Salvador.**



Los daños causados por los automotores lesionan las normas mínimas de la convivencia social; es decir, son antijurídicos, lo cual obliga a que el Estado active sus mecanismos, para contrarrestar o sancionar el desequilibrio suscitado. Esto requiere determinar la persona concreta causante de daño y deducirle la responsabilidad que le corresponda, la cual dentro de los límites y objetivos de este trabajo puede ser penal o civil.

**Responsabilidad civil:** La responsabilidad civil puede surgir de actos y hechos jurídicos. Estos son manifestaciones de voluntad, destinadas a producir consecuencias jurídicas. El acto de este tipo por excelencia es el contrato, escrito o no escrito, nominado o innominado, es decir conocido y regulado específicamente por la ley; o atípico, creado por las partes, sin mencionar las otras calificaciones de que puede ser objeto. Los hechos son acontecimientos de la naturaleza o humanos, que, sin tener el fin de crear situaciones jurídicas, las producen.

En el Código Civil existen las disposiciones sobre la responsabilidad en cuanto a las cosas inanimadas y los animales, aparte del principio general que los hechos ilícitos, los delitos y los cuasidelitos, crean obligaciones. Pero no se tiene conocimiento de que alguna vez un juez los haya aplicado para proteger a las víctimas de los accidentes de tránsito, como lo hizo la jurisprudencia francesa desde el siglo pasado, tras la cual las legislaciones o la jurisprudencia del mundo civilizado, dieron normas sobre la responsabilidad civil derivada de los accidentes de automotores, orientadas a proteger a las víctimas. (Salvador A. L., 1856)

Ni la Ley de Transporte, ni el Reglamento de Tránsito trataron este punto, ni dieron las definiciones de automotor, de sus elementos esenciales para garantizar la seguridad vial, que no obstante, es finalidad manifiesta de ambos cuerpos normativos. Tampoco se conceptuó lo que es la velocidad máxima para efectos de deducir responsabilidades, habiéndose debido recoger la "regla de oro"; mucho menos se establecieron presunciones de culpabilidad para el dueño o el guardián o encargado del vehículo. Todo quedó librado teóricamente a la Ley de Procedimientos Especiales sobre Accidentes de Tránsito, a la cual se aludirá como la "Ley Especial". Esta distingue entre responsabilidad penal y civil. Ejercitada la primera, dice, se entenderá ejercitada la segunda, que es renunciable en cualquier estado del proceso a petición del interesado.

La acción penal, se entiende que es la resultante de hechos culposos, pues cuando hay dolo, se debe pasar el proceso al juez competente para su juzgamiento, conforme al derecho común. En la inspección personal, el juez deberá hacer constar el estado de buen o mal funcionamiento de los motores de los vehículos, y de sus accesorios principales como frenos y dirección, de lo cual, aunque la ley no lo diga, el juez podrá hasta cierto punto, deducir en parte la responsabilidad del accidente.

También se establecen algunas presunciones de culpabilidad, como manejar bajo el efecto de bebidas alcohólicas o estupefacientes; con infracción grave de las normas que regulan el tránsito; y retirarse del lugar del accidente sin esperar a que llegue el juez, a menos que lo haya hecho para presentarse a cualquier autoridad o se constituya ante la misma dentro de veinticuatro horas. Si ha habido lesiones personales o muertos, se detendrá al presunto culpable, hasta ser sobreseído o absuelto. El sobreseimiento no impide la continuación del proceso para los efectos de la acción civil.

Si el imputado fuese condenado penalmente, se le impondrá el pago de daños y perjuicios, quedando a salvo el derecho de continuar la sola acción civil. La ley establece responsabilidad solidaria para el conductor, los fiadores o aseguradores, los terceros causantes del accidente y al propietario, arrendatario o tenedor a otro título del vehículo, cuando este fuese utilizado por una empresa industrial, comercial o de servicios. La responsabilidad no existe, si el accidente se debió a caso fortuito o fuerza mayor que no se deba a defecto del vehículo, rotura o falla de sus piezas o mecanismo, aunque estas fueren producidas por una causa externa, que no haya sido provocada intencionalmente.

Las disposiciones últimamente citadas, están inspiradas en la responsabilidad del propietario, guardián o encargado. Para ser efectivas, debieran extender la responsabilidad solidaria a todo propietario, guardián o encargado y sería necesario, además, que la carga de la prueba recaiga sobre ellos.

Responsabilidad penal: Se encuentra regulada, aparte las disposiciones citadas de la Ley Especial, en algunos artículos del Código Penal. El Código Civil, define el dolo como la intención positiva de inferir injuria a la persona o propiedad de otro. Como se dijo arriba, la culpa grave, negligencia grave o culpa lata, la equipara al dolo. Estas nociones tan sencillamente enunciadas, contienen la esencia del concepto de dolo. Pero como quiera que sea, no pertenecen a la esfera penal.

El Código de esta materia de 1973, construido con el criterio de resolver los problemas en modo científico pero práctico, definía la materia en cuatro sencillos artículos que vale la pena recordar: "Art. 32.- Nadie podrá ser penado por una acción u omisión que la ley prevé como delito, si no es dolosa, preterintencional o culposa." "Art. 33.- Hay

dolo cuando el efecto ha sido previsto y querido por el agente o cuando se acepte el resultado que se hubiere previsto como posible." "Art. 34.- Hay preterintencionalidad cuando de la acción u omisión se derive un resultado más grave que el que quiso producir el agente, siempre que dicho resultado pudiera ser previsto por él." "Art. 35.- Obra con culpa el que produce un resultado delictuoso sin quererlo, por imprudencia, negligencia, impericia o por inobservancia de leyes, reglamentos, órdenes o resoluciones obligatorias, sin prever que tal resultado ocurriría o creyendo poder evitarlo por su propia acción o confiado en el azar. Los delitos culposos sólo son punibles en los casos específicamente determinados en la ley." (Salvador A. L., Código Penal, 1973)

El Código Penal de 1998, formulado si no con la intención, ciertamente con el resultado de introducir doctrinas a menudo alejadas de la realidad salvadoreña, no definió ni el dolo ni la culpa, incluyéndolos en el llamado principio de responsabilidad, que originalmente decía: "Art. 4.- La pena o medida de seguridad no se impondrá, si la acción u omisión no ha sido realizada con dolo o culpa. Por consiguiente, queda prohibida toda forma de responsabilidad objetiva. La culpabilidad sólo se determinará por la realización de la acción u omisión."

Los comentaristas autorizados de esta disposición la desglosan en los conceptos arriba sintetizados, con la salvedad de que no hablan del dolo de consecuencias necesarias, incluido en los comentaristas que podríamos llamar "oficiales" del Código anterior. Se supone que, para aclararlo, a este artículo se le agregó el siguiente inciso en 1999: "La responsabilidad objetiva es aquella que se atribuye a una persona sin considerar la dirección de su voluntad, sino únicamente el resultado material a la que está unido causal o normativamente el hecho realizado por el sujeto." (Salvador A. L., Código Penal, 1998)

El propio Código, incluso en su versión original, contiene varios delitos de responsabilidad objetiva, los cuales no es posible enumerar y analizar en este documento.

Ello deriva de que la responsabilidad objetiva no puede desligarse de la realidad. Hay acciones nocivas, por ejemplo, algunas que afectan al medio ambiente, a la salud o la libre competencia, que no pueden quedar sin sanción, sólo porque el autor no tenía la intención de cometer un delito. En materia de accidentes de tránsito, donde es tan difícil probar la intencionalidad. Lo que es peor, en otras áreas como las del crimen organizado, donde la astucia de los delincuentes lleva precisamente a disfrazar u ocultar la intención dolosa, la doctrina de la no responsabilidad objetiva, debe sujetarse a una profunda revisión.

En materia de accidentes de tránsito, otro punto importante es el tratamiento que el Código le da a quien se encuentre en situación de "intoxicación plena por el consumo de bebidas alcohólicas, drogas u otras sustancias que produzcan efectos análogos...." Si se ha puesto en ese estado con el propósito de cometer un delito, no está excluido de responsabilidad penal. Pero si no lo hizo con el propósito de delinquir, es una atenuante, en términos generales, pero en materia de tránsito, constituye presunción de culpabilidad. Se supone que nadie se emborracha con el propósito de cometer un aparatoso accidente, y al final los autores de tales hechos no podrían encontrar en la ebriedad un motivo para disminuirles la pena.

El homicidio culposo, dice el Art. 132 del Código Penal, será sancionado con prisión de dos a cuatro años. Cuando el homicidio culposo se cometiere mediante la conducción de un vehículo, se impondrá asimismo la pena de privación del derecho a conducir o a obtener la licencia respectiva, por un término de dos a cuatro años cuando ello sea requerido.

Según el Art. 146, las lesiones culposas son sancionadas con prisión de seis meses a dos años, más la "pena" de la privación del derecho a conducir de uno a tres años, si se cometieren mediante la conducción de un vehículo.

Los accidentes cometidos por individuos bajo las influencias del alcohol podrían enmarcarse en el dolo eventual y ser castigados como se merecen. Pero algunos jueces por inercia, por ligereza o insensibilidad absoluta, los identifican como culposos, incluso basándose en la referencia inoportuna de los artículos recién mencionados, imponiendo en consecuencia penas ínfimas y sin relación alguna al daño ocasionado.

Quienes reciben alguna compensación, generalmente es porque si se captura al responsable, este transa para evitar la acción penal, siempre molesta y costosa, por irrisorios que pueden ser sus resultados finales.





## TERCERA PARTE

### “FUNCIONARIOS, PEATONES Y CONDUCTORES OPINAN”

**ANÁLISIS DE CUESTIONARIO DIRIGIDO A CIUDADANOS DE LOS MUNICIPIOS DEL DEPARTAMENTO DE SANTA ANA, CON EL PROPÓSITO DE OBTENER INFORMACIÓN RELACIONADA A VERIFICAR ACCIONES ORIENTADAS A PROMOVER EL RESPETO A LAS NORMATIVAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, PARA GARANTIZAR LA INTEGRIDAD FÍSICA Y VIDA DE LAS PERSONAS.**

#### **I. - GENERALIDADES:**

El estudio fue dirigido a 124 personas, distribuidas en los municipios de Santa Ana, Metapán y Chalchuapa, de las cuales, el 57% pertenecen al género masculino y 43% al femenino; el 41%, con edades entre los 18 y 30 años. Las ocupaciones predominantes son: empleados (65%), el resto, negocio propio, oficios domésticos, personas en el libre ejercicio de su profesión y otros; su estado familiar: solteros (42%) seguido de los casados (36%) y los acompañados (22%).

#### **II. - TEXTO.**

##### **1. ¿Es usted usuario del transporte público?**

El 74% de los encuestados, respondieron que siempre utilizan para su movilización, transporte público y un 26%, dijo que a veces. Algunas personas no lo usan, ya que disponen de su propio vehículo.

Este resultado obedece a que el transporte público, resulta menos costoso para el usuario, principalmente en momentos en que el combustible sigue en alza de precios.

##### **2. ¿Ha sido víctima de algún accidente de tránsito?**

El 18% de los ciudadanos abordados, han sido víctimas de algún accidente de tránsito, mientras que el 82%, expresó que no. Esta respuesta evidencia que en el país, hay un grupo poblacional, que ha tenido algún tipo de estos percances y algunos, han sufrido lesiones temporales o permanentes, que han dificultado su desempeño normal en las actividades productivas. Estos eventos, en muchas ocasiones, se han debido a la falta de observancia y respeto a las normativas que regulan el tránsito y la seguridad vial.

**3. ¿Alguno de sus familiares ha sido víctima de accidentes de tránsito?**

El 27% de las personas a las que se les formuló esta interrogante, respondieron que por lo menos uno de sus familiares cercanos, ha sido víctima de un accidente de tránsito, relacionándolo con la falta de precaución, el estrés, las distracciones al conducir y el irrespeto a las normas de tránsito y seguridad vial. Manifestando que, en muchas oportunidades, al provocar un accidente, los conductores abandonan el lugar de los hechos, dejando en una situación de mayor peligro a las víctimas.

**4. Según su conocimiento: Marque una o varias razones de las que considere la principal causa de accidentes de tránsito en El Salvador:**

El 91% de los encuestados, considera que hablar por teléfono y conducir, constituye la principal causa de accidentes de tránsito en El Salvador; el segundo porcentaje más significativo, lo constituye, el irrespeto a las normas de tránsito, reafirmando con ello los datos estadísticos que, de manera periódica, hacen públicas las instituciones que se encargan de la aplicación de las normativas respectivas. Otras causas identificadas son conducir en estado de ebriedad, bajo los efectos de algunas drogas y el exceso de velocidad.

**5. ¿Considera que en El Salvador los peatones, conocen las normativas de tránsito y seguridad vial?**

Respecto a esta pregunta, el 79% de la población encuestada, considera que los peatones conocen poco de las leyes de tránsito y seguridad vial. Esta respuesta confirma, que muchas de las infracciones y accidentes de tránsito que suceden a diario, pueden ser producto del desconocimiento de las normativas que regulan dicha materia.

**6. ¿Conoce usted las leyes que regulan el tránsito y seguridad vial en El Salvador?**

Solamente el 31% de la población encuestada, tiene conocimiento de las leyes que regulan el tránsito y la seguridad vial en El Salvador, situación que puede deberse a muchos factores, entre los que se destacan: la falta de interés en conocer este tipo de normativa y la poca educación vial brindada por las instituciones que tienen esa responsabilidad.

**7. ¿Considera que los peatones respetan las leyes de tránsito y seguridad vial?**

La mayoría de los ciudadanos encuestados, que constituye el 76 %, considera que los peatones pocas veces respetan las leyes de tránsito y seguridad vial; esta

información está en correspondencia con los datos estadísticos anuales publicados por el Viceministerio de Transporte y la Policía Nacional Civil, sobre accidentes de tránsito que sufren los peatones y que en muchas ocasiones son mortales o producen lesiones, que afectan la calidad de vida, ya sea de manera temporal o permanente.

**8. ¿Conoce qué instituciones del Estado se encargan de velar porque se cumplan las leyes de tránsito y seguridad vial?**

El 65% de los ciudadanos, respondieron de manera afirmativa a esta pregunta, y refirieron a la Policía Nacional Civil y al Viceministerio de Transporte, como las instituciones del Estado que se encargan de velar porque se cumplan las leyes de tránsito y seguridad vial. También algunos mencionaron al ejército y al Fondo para la Atención a las Víctimas de Accidentes de Tránsito (FONAT), confirmando con esta respuesta, la identificación de las instituciones que por mandato de ley, deben encargarse del cumplimiento de las normas de tránsito seguridad vial en el país.

**9. ¿Conoce las sanciones en que incurren los peatones al irrespetar las leyes de tránsito y seguridad vial?**

En el contexto de esta pregunta, el 64% manifestó desconocer las sanciones aplicadas a los peatones al irrespetar las leyes de tránsito y seguridad vial, mientras que el 36 % respondió que sí las conoce. Esto se relaciona con la falta de educación vial y el desinterés de la población en la búsqueda de información sobre este tema.

**10. ¿Considera importante que a los estudiantes se les impartan clases para promover el respeto a las leyes de tránsito y seguridad vial?**

El 76% de los ciudadanos, respondió que consideran muy importante, que a los estudiantes se les impartan clases para promover el respeto a las leyes de tránsito y seguridad vial. Esto contribuiría a difundir una verdadera cultura de conocimiento y que los jóvenes al convertirse en conductores pongan en práctica los valores adquiridos, pudiéndose de esta manera, evitar las lesiones y muertes, que producen estos sucesos.

**11. ¿Sabe si el Estado implementa acciones encaminadas al respeto a las normas de tránsito y seguridad vial?**

Más del 50%, de la población, manifestó que sí sabe que el Estado implementa acciones encaminadas al respeto a las normas de tránsito y seguridad vial. Esta respuesta se relaciona directamente, con las campañas de difusión, que el

Viceministerio de Transporte y la Policía Nacional Civil, a través de la Unidad de Tránsito, realizan de manera permanente. Se desarrollan, además, controles vehiculares, sobre todo en fines de semana y en temporadas de vacación, en las que hay más afluencia vehicular.

**12. ¿Considera que existe relación entre la educación en valores y el respeto a las leyes de tránsito y seguridad vial?**

El 65% de los ciudadanos, considera que sí existe relación entre la educación en valores y el respeto a las leyes de tránsito y seguridad vial. En este sentido, puede deducirse que, en la medida que las personas practiquen valores como el respeto, responsabilidad, solidaridad, honestidad, entre otros, se tendrá mayor obediencia a las normas de tránsito y eso conllevará a una sociedad más pacífica, salvaguardando la vida, integridad física y bienes de las personas.

**ANÁLISIS DE CUESTIONARIO DIRIGIDO A CONDUCTORES DEL MUNICIPIO DE SANTA ANA, CON EL PROPÓSITO DE OBTENER INFORMACIÓN RELACIONADA A VERIFICAR ACCIONES ORIENTADAS A PROMOVER EL RESPETO A LAS NORMATIVAS DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, PARA GARANTIZAR LA INTEGRIDAD FÍSICA Y VIDA DE LAS PERSONAS.**

**I. GENERALIDADES:**

El estudio estuvo dirigido a obtener información de 50 conductores, residentes en el municipio de Santa Ana; el 52% eran hombres y el 48% mujeres; el 62%, con edades entre 18 y 40 años; las ocupaciones predominantes son: empleados, ejercicio liberal de la profesión y negocio propio; sus estados familiares: casados, solteros y acompañados.

**I. TEXTO**

**1. Tiempo de conducir un vehículo automotor:**

El 48% de los encuestados, manifiestan que tienen más de diez años de conducir, lo que supone que tienen experiencia, han desarrollado buenas habilidades de juicio, y son capaces de tomar decisiones rápidamente; esto permite mayor destreza al momento de una maniobra, si se llega a presentar un obstáculo en la vía pública.

**2. Tipo de licencia de conducir que poseen:**

El 58% de las personas entrevistadas, portan licencia particular; el 38% liviana y sólo un 4% pesada. La mayoría conduce vehículos automotores con licencia particular, como: automóviles, pickup, microbuses con capacidad de hasta 17 pasajeros. La licencia liviana, les permite conducir, transporte colectivo con línea autorizada: Taxis, pickup y microbuses con capacidad de hasta 30 pasajeros. La licencia pesada, permite la conducción de transporte colectivo con línea autorizada: camiones, remolques, cabezales y trailers.

**3. Según su conocimiento, marque una o más razones que considera son la principal causa de accidentes de tránsito en El Salvador:**

El 44% del grupo poblacional encuestado, considera que las principales causas de accidentes de tránsito son conducir y hablar por teléfono; el 30% irrespeto a las normas de tránsito; el 26% conducir en estado de ebriedad y excesiva velocidad. En una sociedad híper conectada, usar el teléfono móvil mientras se conduce, se ha convertido en un mal hábito, a pesar de las campañas de educación realizadas por diferentes medios.

**4. En su experiencia como conductor de automotores, ¿ha tenido algún problema causado por el irrespeto a las leyes de tránsito y seguridad vial?**

El 60% de los entrevistados, no ha tenido problemas ocasionados por el irrespeto a las leyes de tránsito y seguridad vial; sin embargo, el resto, constituido por el 40%, respondió afirmativamente, asegurando que existen diferentes razones por las cuales a veces no cumplen con las normas establecidas en la ley y muchos de ellos, se vuelven conductores temerarios. Por ejemplo, cuando se desplazan a excesiva velocidad o manejan bajo el efecto de bebidas alcohólicas.

**5. ¿Considera que en El Salvador los conductores conocen las leyes de tránsito y seguridad vial?**

El 62% considera que los conductores conocen poco las leyes de tránsito y seguridad vial; aunque existe un 34% que aseguró que mucho y un 4%, no respondió. Estas respuestas se vuelven contradictorias, ya que, para obtener una licencia de conducir, hay que realizar un examen que pone a prueba, los conocimientos teóricos y prácticos, sobre dichas normativas.

**6. ¿Conoce usted las leyes que regulan el tránsito y seguridad vial en El Salvador?**

En el contexto de esta pregunta, el 90% de los conductores, manifiestan conocer la normativa que regula el tránsito y seguridad vial, identificando entre ellas: la Ley y Reglamento de Tránsito, así como las ordenanzas municipales. Únicamente un 10% respondió negativamente.

**7. ¿Considera que los conductores respetan las leyes de tránsito y seguridad vial?**

Es preocupante que el 58% de los encuestados, respondió que los conductores respetan poco las leyes que regulan el tránsito vehicular; un 36% respondió que mucho y un 6% considera que nada. Acatar las normas de tránsito es obligatorio para cualquier conductor o transeúnte que viva en el país, dado que tienen rango de ley.

**8. ¿Conoce qué instituciones del Estado se encargan de velar porque se cumplan las leyes de tránsito y seguridad vial?**

Ante esta pregunta, el 90% de los conductores mencionó tener conocimiento de las siguientes instituciones: Viceministerio de Transporte, Policía Nacional Civil, Fondo para la Atención a las Víctimas de Accidentes de Tránsito (FONAT) y Contribución Especial para la Estabilización de las Tarifas del Servicio de Transporte Público de Pasajeros de Tipo Colectivo y Masivo (COTRAMS); solo un 10%, no respondió.

**9. ¿Conoce las responsabilidades en las que incurren los conductores al irrespetar las leyes de tránsito y seguridad vial?**

El 88% de los ciudadanos, respondió que conoce las sanciones en las que incurren los conductores cuando irrespetan la normativa de tránsito; únicamente un 12% respondió negativamente. Este desconocimiento, puede ser en muchos casos, la causa del irrespeto a las leyes de tránsito y seguridad vial en el país.

**10. ¿Considera importante que a los estudiantes les impartan clases para promover el respeto a las leyes de tránsito y seguridad vial?**

Ante esta pregunta, la mayoría, constituida por el 94%, respondió afirmativamente; solo el 6% dijo que no. El Viceministerio de Transporte tiene un Parque de Educación, a través del cual imparte educación vial y el fomento de una cultura de respeto a las normativas de tránsito. El objetivo de este proyecto es formar una conciencia vial en la comunidad escolar, entre otros.

**11. ¿Sabe si el Estado implementa acciones encaminadas al respeto a las leyes de tránsito y seguridad vial?**

El 58%, respondió que el Estado realiza actividades orientadas a respetar las normas de tránsito, las leyes y la vigilancia de su cumplimiento, entre otros; el 42% restante, respondió negativamente. Entre las acciones identificadas se tienen: campañas de divulgación permanentes, por radio, televisión y redes sociales; además, vallas publicitarias y controles vehiculares constantes.

**12. ¿Considera que existe relación entre la educación en valores y el respeto a las normativas de tránsito y seguridad vial?**

El 58% respondió que sí existe relación entre la educación en valores, tales como la tolerancia, cortesía y solidaridad, en la conducción de vehículos y el respeto a las normativas de tránsito y seguridad vial. Manifiestan que la aplicación de estos, ayuda a prevenir los accidentes de tránsito; un 42% respondió negativamente. Lo anterior permite inferir, que un ciudadano con una buena educación en valores, tendrá una mejor actitud y responderá de manera positiva ante cualquier eventualidad que surja en un percance de esta naturaleza.

**GUÍA DE ENTREVISTA DIRIGIDA A SERVIDORES PÚBLICOS DEL VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE (VMT), OFICINA REGIONAL DE SANTA ANA.**

**I- GENERALIDADES:**

La investigación se realizó con dos personas, un hombre y una mujer, entre las edades de 30 a 40 años, que laboran en la Jefatura y la Unidad de Procesos Legales del Viceministerio de Transporte, oficina Regional de Santa Ana.

**II- TEXTO.**

**1. ¿Cómo evalúa usted la situación actual del tránsito y la seguridad vial en El Salvador?**

Los entrevistados expresaron que tanto peatones como conductores, carecen en muchos casos, de educación vial. En el país, en los últimos años, se ha incrementado la circulación de automotores y las calles no fueron diseñadas tomando en cuenta el aumento del lote vehicular. Actualmente, se está fortaleciendo la señalización para dar mayor seguridad a los ciudadanos.

**2. Según su experiencia: ¿Podría señalar tres de las principales causas de accidentes de tránsito en El Salvador?**

Según los ejecutivos del Viceministerio de Transporte, las tres principales causas de accidentes de tránsito en El Salvador son: en primer lugar, la distracción al volante, específicamente, el uso de teléfonos celulares; en segundo lugar, vehículos en mal estado, lo que produce, que se tengan desperfectos mecánicos; en tercer lugar, la falta de respeto a las normas de tránsito, el exceso de velocidad, personas que conducen sin tener licencia y sobre todo los motociclistas.

**3. ¿Cómo considera la aplicación del marco normativo en materia de tránsito y seguridad vial?**

Según los funcionarios entrevistados, el Viceministerio de Transporte, aplica el marco normativo e institucional de manera efectiva, en la regulación del tránsito y seguridad vial y lo hacen, por ejemplo, a través de llamados de atención a la Policía Nacional Civil, que labora en la Unidad de Tránsito, ya que estos, muchas veces aplican criterios personales, ante las infracciones, cuando ya las normativas respectivas establecen las sanciones correspondientes.

**4. ¿Cuál es el rol que desempeña el Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial en dicha materia?**

Los funcionarios entrevistados coincidieron en que, el rol que desempeña el Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial se basa en tres acciones: en primer lugar, comprobar las condiciones en que se encuentra el transporte colectivo y particular, según el caso; en segundo lugar, verificar que exista la debida señalización, y en tercer lugar, controlar que no hayan obstáculos en las calles.

**5. Desde su punto de vista ¿El Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial cuenta con los recursos necesarios para dar solución a los problemas de tránsito y seguridad vial en el país?**

Con relación a esta situación, los funcionarios entrevistados expresaron que el Viceministerio, no posee los recursos necesarios para realizar satisfactoriamente su trabajo. Debe tomarse en cuenta que en el componente de tránsito y seguridad vial, la responsabilidad es compartida con los Delegados de Tránsito, con la División de Tránsito Terrestre y el apoyo de la División de Medio Ambiente de la Policía Nacional Civil y que cada una de estas dependencias, tiene sus propios recursos y trata de desarrollar sus actividades, optimizando el uso de los mismos.

**6. ¿Considera que los conductores y peatones respetan las leyes en materia de tránsito y seguridad vial?**

Al respecto respondieron que la mayoría de los conductores y de peatones, aunque conozcan las leyes de tránsito, no las respetan, lo que produce un alto índice de accidentes. En el país, se registran más muertes por siniestros viales, que por otros tipos de violencia. Los accidentes en su mayoría son generados por la distracción del conductor y la velocidad excesiva; la mayoría de las víctimas, según cifras oficiales, son peatones, y motociclistas, mientras que el número de usuarios de transporte particular fallecidos es menor.

**7. ¿Cuáles son las responsabilidades en las que incurren conductores y peatones al irrespetar las leyes de tránsito y seguridad vial?**

Dentro de las responsabilidades que los funcionarios reconocen, están las infracciones, los decomisos de documentos, retiros de unidades de transporte y placas. Aclaran que, el conductor tiene dos opciones: pagar la esquila o interponer el recurso de apelación, cuando la multa les parece injusta o inapropiada. En el Reglamento General de Tránsito, Título III, de la Circulación en la Vía Pública, Capítulo I, de las Reglas para Usuarios, de la Vía, en el artículo 96 dice: “Los peatones están obligados a: transitar en zonas urbanas, solo por las aceras y cruzar las vías en las esquinas por las zonas de seguridad; en los lugares que haya pasos peatonales a nivel o a desnivel, deberán transitar por estos”, pero no establece sanciones para quienes incumplan con dicha medida.

**8. ¿Qué medidas implementa el Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial para difundir las leyes de tránsito y seguridad vial?**

En lo concerniente a las medidas que implementa el Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial, para difundir las leyes de tránsito y seguridad vial, se tiene principalmente, al Consejo de Seguridad Vial (CODESEVI), que es un organismo conformado por un grupo de instituciones comandadas por Gobernación, que atienden todo tipo de problemas de tránsito y se enfoca en la educación vial. Otra medida muy importante es, capacitar a integrantes de organizaciones públicas y privadas, principalmente a instituciones educativas.

**9. ¿Considera que es necesario que en el sistema educativo se impartan asignaturas para promover el respeto a las normativas de tránsito y seguridad vial?**

En cuanto a la necesidad que, en el sistema educativo, se impartan asignaturas que promuevan el respeto a las normativas de tránsito y seguridad vial, los entrevistados

manifestaron que, es muy necesario, ya que no hay una verdadera educación vial; es importante que a las personas, desde su primera infancia, se les inculque el respeto a las normas de tránsito.

**10. ¿Puede mencionar las acciones que el Estado implementa para promover el respeto a las normas de tránsito y seguridad vial?**

Los entrevistados mencionaron: la educación vial a través de CODESEVI, las campañas y operativos en épocas específicas, y los de carácter permanente. Además, una de las acciones más frecuentes, es a través de los controles vehiculares realizados por los inspectores de tránsito, con facultad para imponer multas.

**11. ¿Considera que existe relación entre la educación en valores y el respeto a las normativas de tránsito y seguridad vial?**

Al responder a esta interrogante, los funcionarios, consideran que existe una relación muy estrecha entre la educación en valores y el respeto a las normativas de tránsito y seguridad vial; desde el momento en que estos se inculcan, el ciudadano será más respetuoso de las leyes de tránsito.

**GUÍA DE ENTREVISTA DIRIGIDA A SERVIDORES PÚBLICOS DE LA UNIDAD DE TRÁNSITO DE LA POLICÍA NACIONAL CIVIL, DEL MUNICIPIO DE SANTA ANA.**

**I- GENERALIDADES:**

La investigación se realizó con dos personas, ambos del género masculino, entre las edades de 40 a 55 años, que laboran en la Unidad de Tránsito de la Policía Nacional Civil, Regional de Santa Ana.

**II- TEXTO.**

**1- ¿Cómo evalúa usted la situación actual del tránsito y la seguridad vial en El Salvador??**

Los entrevistados, miembros de la Unidad de Tránsito de la Policía Nacional Civil, respondieron que es preocupante la situación actual del tránsito y seguridad vial, porque los vehículos en circulación, son demasiados para la red vial existente. Es decir, que el lote vehicular se ha incrementado de manera acelerada en las últimas décadas, de tal modo que, en una familia, puede haber más de dos vehículos automotores; además, no hay suficiente educación sobre seguridad vial.

**2. Según su experiencia: ¿Podría señalar tres de las principales causas de accidentes de tránsito en El Salvador?**

Los funcionarios entrevistados, señalaron que las tres principales causas de accidentes de tránsito en El Salvador son: en primer lugar, la distracción del conductor, sobre todo con el celular, pues muchos de ellos, conducen y hablan al mismo tiempo; como segunda causa señalaron el hecho de conducir a excesiva velocidad y en tercer lugar las personas que conducen sin licencia, pues frecuentemente, lo hacen de manera negligente e inexperta, ocasionando accidentes de tránsito, daños, lesiones y hasta la muerte de terceros. Entre otras causas, se señaló también que los conductores, no respetan la señalización establecida.

**3. ¿Cuáles son las leyes en materia de tránsito que se aplican en el área donde usted se desempeña?**

En cuanto al conocimiento y la aplicación de las leyes de tránsito, respondieron que las que más aplican son: la Ley de Tránsito y Seguridad Vial, el Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial y la Ley de Carreteras y Caminos Vecinales; constituyendo estas el marco normativo de mayor relevancia en su aplicación.

**4. ¿Cómo considera la aplicación del marco normativo en materia de tránsito y seguridad vial?**

Respecto a la aplicación del marco normativo en materia de tránsito y seguridad vial, los servidores de la PNC, consideran que es demasiado frágil su aplicación. Añadieron que, para su implementación, la ley y su respectivo reglamento, debería ser más dura, pues es preocupante la cantidad de accidentes de tránsito, que se dan a nivel nacional, en donde muchas personas resultan lesionadas y otras pierden la vida.

**5. ¿Cuál es el rol que desempeña la Unidad de Tránsito de la Policía Nacional Civil, en materia de tránsito y seguridad vial?**

Expresan que las principales actividades que desempeña la Unidad de Tránsito de la Policía Nacional Civil, son: levantamiento de inspecciones, cuando ocurren accidentes, imposición de sanciones, prevención y educación vial. Además, realizan operativos con relación a conductores, sobre todo los que manejan a excesiva velocidad o conducen bajo los efectos del alcohol.

**6. Desde su punto de vista ¿La Unidad de Tránsito de la Policía Nacional Civil, cuenta con los recursos para dar solución a los problemas de tránsito y seguridad vial en el país?**

Los representantes de la Unidad de Tránsito de la Policía Nacional Civil admiten que no se cuenta con el personal humano, ni con la logística necesaria, para dar solución a los problemas de tránsito y seguridad vial que ocurren en el país. Aseguran que esta es una falencia que, no permite dar cobertura de manera efectiva, a la gran demanda que se tiene a nivel local y nacional.

**7. ¿Considera que los conductores respetan las leyes en materia de tránsito y seguridad vial en el país?**

Basados en su experiencia práctica y operativa, en la atención y asistencia en lo referente a tránsito y seguridad vial, los servidores públicos entrevistados, manifestaron que, los conductores en el país, en su mayoría, no respetan esta normativa; esto puede darse principalmente, por la falta de conocimiento de las leyes y reglamentos respectivos y también, por la cultura de conducción temeraria.

**8. ¿Cuáles son las responsabilidades en las que incurren los conductores y peatones al irrespetar las leyes de tránsito y seguridad vial?**

En relación con las responsabilidades en las que incurren los conductores y peatones al irrespetar las leyes de tránsito y seguridad vial, los entrevistados manifestaron que las sanciones que se imponen a los conductores pueden ser: pago de esquelas, decomiso de documentos y vehículos. Al momento de las detenciones se procede a aplicar la Ley del FONAT; además, existen sanciones por no portar licencia de conducir. En cuanto a los peatones, las ordenanzas respectivas las establecen las municipalidades, especialmente con el uso de las pasarelas.

**9. ¿Qué medidas implementa la Unidad de Tránsito de la Policía Nacional Civil, para difundir las leyes de tránsito y seguridad vial?**

En relación con las medidas implementadas por la Unidad de Tránsito de la Policía Nacional Civil, para difundir las leyes de tránsito y seguridad vial, respondieron que existe un Departamento de Educación Vial, y sus integrantes visitan instituciones educativas, cabinas de radio y de televisión, impartiendo charlas. Además, se desarrollan campañas en empresas públicas y privadas.

**10. ¿Considera importante que en el sistema educativo se impartan asignaturas para promover el respeto a las normativas de tránsito y seguridad vial?**

Los funcionarios entrevistados manifestaron que, es importante que en el sistema educativo a nivel nacional, se impartan asignaturas que promuevan el respeto a las normativas de tránsito y seguridad vial, pues ello ayudaría, a conocer más sobre esta temática. Además, sugieren que debería existir un programa especial, como eje transversal para la educación vial, dentro del currículo nacional.

**11. ¿Puede mencionar las acciones que el Estado implementa para promover el respeto a las normas de tránsito y seguridad vial?**

De manera concreta, los entrevistados mencionaron como acciones que el Estado implementa, para promover el respeto a las normas de tránsito y seguridad vial: primero, la ayuda a víctimas de accidentes de tránsito, a través de la Ley del FONAT; en segundo lugar, la divulgación a través de anuncios en televisión y redes sociales. También, las campañas impulsadas por el Viceministerio de Transporte.

**12. ¿Considera que existe relación entre la educación en valores y el respeto a las normativas de tránsito y seguridad vial?**

Ante esta interrogante, los entrevistados respondieron que, la educación vial es la adquisición de valores para poder alcanzar una mejor convivencia. Valores como el respeto a la vida, la solidaridad, la comprensión, el perdón y la tolerancia son imprescindibles para la conducción de vehículos automotores. Por lo tanto, existe relación entre la práctica de valores y el respeto a las normativas de tránsito y seguridad vial. Es importante dar este tipo de educación, desde la primera infancia y enseñar que las infracciones a las leyes, traen serias consecuencias.

CUARTA PARTE



**CONCIENTIZANDO EN EL RESPETO A LAS  
NORMAS DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL**

## CUARTA PARTE

### “CONCIENTIZANDO EN EL RESPETO A LAS NORMAS DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL”

#### CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El respeto a las normativas de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, es sumamente importante, porque permiten garantizar la integridad física y vida de las personas. Es alarmante que, en El Salvador los fallecidos por siniestros viales se encuentran entre las primeras cinco causas de muerte.

#### CONCLUSIONES.

- El transporte público es el más utilizado, para la movilización de la población de la zona occidental; ya que resulta menos costoso para el usuario, principalmente en momentos en que el combustible tiene un alto costo en el mercado.
- La mayoría de los conductores en el país, no respetan las normas de tránsito y seguridad vial; principalmente, por la falta de conocimiento de las leyes respectivas y por la cultura de conducción temeraria.
- Al irrespetar las normativas de tránsito y seguridad vial, tanto conductores como peatones, pueden enfrentar sanciones de carácter administrativo, civil, y dependiendo de la gravedad, hasta penales.
- La mayoría de los peatones, desconocen las leyes de tránsito y seguridad vial, lo que da lugar a que ocurran muchas infracciones y accidentes de tránsito. Esto evidencia el desinterés en conocer estas normativas y la poca educación vial brindada por las instituciones responsables.
- Las principales causas de accidentes de tránsito en El Salvador, son: la distracción al volante, el uso de teléfonos celulares, los vehículos en mal estado, la falta de respeto a las normas de tránsito, personas que conducen a excesiva velocidad, sin tener licencia, con mucha imprudencia, sobre todo los motociclistas.
- El Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial y la Unidad de Tránsito de la Policía Nacional Civil, aplican la Ley de Tránsito y Seguridad Vial, el Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial y la Ley de Carreteras

y Caminos Vecinales y coinciden en que, la legislación no es perfecta y pueden existir ciertos vacíos.

- Es obligatorio para los conductores, conocer las leyes de tránsito y seguridad vial; puesto que, para obtener una licencia de conducir, hay que presentar un examen que pone a prueba las competencias teórico - prácticos, relacionadas al conocimiento de esta legislación.
- El Estado implementa acciones para promover el respeto a las normas de tránsito y seguridad vial, entre ellas se pueden mencionar: la educación vial a través de CODESEVI, las campañas y operativos en épocas específicas; el trabajo de los inspectores de tránsito, con facultad para imponer multas; la ayuda a víctimas de accidentes de tránsito, a través de la Ley del FONAT; anuncios en televisión y redes sociales; y las campañas educativas en coordinación con el Viceministerio de Transporte.
- El Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial, ha creado el Consejo de Seguridad Vial (CODESEVI), que es un organismo conformado por un grupo de instituciones dirigidas por el Ministerio de Gobernación, que ven todo tipo de problemas de tránsito y se enfoca en educación vial. También coordinan las capacitaciones a integrantes de organizaciones públicas y privadas, principalmente a instituciones educativas.
- La Unidad de Tránsito de la Policía Nacional Civil, para difundir las leyes de tránsito y seguridad vial, realiza visitas a instituciones educativas; así como participación en cabinas de radio, programas y anuncios en televisión y campañas en empresas públicas y privadas.
- Los miembros de la Policía Nacional Civil consideran que la aplicación del marco normativo en materia de tránsito y seguridad vial es demasiado frágil; que la implementación de la ley y su respectivo reglamento debería ser más dura, pues es preocupante la cantidad de accidentes de tránsito, que se dan a nivel nacional, en donde muchas personas resultan lesionadas y otras pierden la vida.
- La educación en valores es fundamental para el respeto a las normativas de tránsito y seguridad vial. La tolerancia, cortesía y solidaridad, en la conducción de vehículos, ayuda a prevenir los accidentes de tránsito. Un ciudadano con una buena educación en valores tendrá una mejor actitud y responderá de manera positiva ante cualquier eventualidad que surja en un percance de esta naturaleza.

## RECOMENDACIONES.

### a) **Al Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial:**

- Endurecer las sanciones en la aplicación de la Ley General de Tránsito y Seguridad Vial, así como incrementar los recursos materiales y humanos, para realizar en forma óptima sus funciones.
- Implementar más acciones para divulgar las normativas en materia de tránsito y seguridad vial, como la publicidad masiva por las redes sociales, visitas constantes a las escuelas, colegios, universidades, empresas públicas y privadas, para crear conciencia sobre dicho tema.
- Establecer una aplicación digital, de fácil acceso para la población, en donde se dé a conocer los datos del tráfico vehicular en las zonas de mayor congestión, en la cual las personas puedan hacer consultas y denuncias, referidas al área de tránsito y seguridad vial.
- **A la Unidad de Tránsito de la Policía Nacional Civil:**
- Incrementar los programas de educación vial, en el Sistema Educativo Nacional y en las comunidades, a través de convenios de cooperación con alcaldías, Asociaciones de Desarrollo Comunal, iglesias, y universidades.
- Solicitar mayor asignación presupuestaria, así como el apoyo de organismos internacionales y nacionales, principalmente de la empresa privada, que le permita incrementar los recursos humanos y materiales en el área de tránsito y así dar una mejor atención a las víctimas de accidentes.

### b) **Al Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología:**

Que en los Fundamentos Curriculares para la Educación Nacional, se incorpore dentro de sus Ejes Curriculares, la Educación Vial y que se impartan asignaturas o contenidos específicos. que promuevan el respeto a las normativas de tránsito y seguridad vial.

### c) **A las Universidades:**

- Fortalecer los lazos de comunicación y apoyo institucional con el Viceministerio de Transporte y Seguridad Vial y la Unidad de Tránsito de la Policía Nacional Civil, para que: personal docente, administrativo, de

servicio, estudiantes y la comunidad universitaria en general, puedan ser capacitados mediante diplomados, conferencias o charlas, sobre el respeto a las normas de tránsito y seguridad vial.

- Que puedan proporcionar estudiantes en servicio social estudiantil o práctica jurídica, para educar y dar asistencia en materia de tránsito y seguridad vial. Así como el apoyo necesario a través de la clínica psicológica, para personas que han sufrido pecances de esta naturaleza.

**d) A los conductores:**

- Respetar las normas de tránsito, seguir las señalizaciones, los semáforos. No exceder los límites de velocidad, utilizar el cinturón de seguridad y que los niños que viajen en el vehículo, cuenten con un asiento de acuerdo a su edad y talla.
- Evitar distractores mientras se conduce, si necesita revisar el teléfono, contestar llamadas o enviar mensajes, puede detenerse, pero no debe hacerlo si está manejando.
- Evitar el consumo de bebidas alcohólicas o drogas, ya que ingerir estas sustancias puede afectar al organismo, tener reflejos más lentos e incluso dormirse.
- Guardar la distancia, de esta manera podrá reaccionar si al vehículo de adelante se le presenta una emergencia en la vía, podrá cambiar de carril o disminuir la velocidad sin chocar al otro auto.
- Revisar que el vehículo esté en buenas condiciones: la respuesta de los frenos, estado de las luces, niveles de aceite y agua del motor, presión de aire de las llantas, entre otros. Es necesario llevar el carro al mecánico cada cierto tiempo.
- Si conduce motocicleta, es importante respetar las normas de tránsito y portar un casco de protección adecuado.

**A los peatones:**

- Respetar las normativas de transporte y seguridad vial, encaminadas a salvaguardar la vida e integridad física de conductores, pasajeros y peatones; para lo cual se debe ser prudente y consciente de las acciones a tomar.

**RESPECTO A LAS NORMATIVAS DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL,  
PARA GARANTIZAR LA INTEGRIDAD FÍSICA Y VIDA DE LAS PERSONAS**

---

- Caminar siempre por la acera, evitar caminar por carriles para ciclistas o en la calle; cruzar siempre en línea recta, por el paso peatonal o los pasos con semáforo.
- Antes de cruzar una calle mirar en ambos sentidos; en los pasos de peatones sin semáforos, debe tener más precaución. Prestar especial atención a los vehículos que giran.
- Hacer uso de las pasarelas ubicadas en sitios estratégicos y evitar, de esa forma, ser atropellados.
- Participar en programas de educación orientados a capacitar en el conocimiento de la normativa de transporte y seguridad vial, que les permita evitar accidentes y daños a su integridad física y la de otros.

## **BIBLIOGRAFÍA**

Asamblea Legislativa, R. d. (1995). La Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. San Salvador : Jurídica Salvadoreña.

(CONASEVI), O. N. (2021). Primer Informe Integral de Siniestralidad Vial 2015-2021 de El Salvador. San Salvador, El Salvador.

Muñoz Machado, S. y. (2020). Diccionario Panhispánico del Español Jurídico . España: Santillana.

Salud, O. M. (2020). Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030. New York, EE. UU.

Salvador, A. L. (1856). Código Civil. San Salvador : Juridica Salvadoreña.

Salvador, A. L. (1973). Código Penal. San Salvador .

Salvador, A. L. (1983). Constitución de la República de El Salvador. San Salvador, El Salvador: Jurídica Salvadoreña.

Salvador, A. L. (1998). Código Penal. San Salvador : Jurdica´Salvadoreña .

Tejada Rodriguez, M. d. (2010). La Seguridad Vial en El Salvador . San Salvador: Universitaria .

Unidas, A. G. (1945.). Carta de las Naciones Unidas. New York, EE.UU.

Unidas, A. G. (1968). Convención de 1968 Sobre la Circulación Vial. New York, EE.UU.

Unidas, A. G. (2012). Resolución de las Naciones Unidas sobre el mejoramiento de la Seguridad Vial en el mundo. New York, EE. UU.

Unidas, S. G. (1993). Acuerdo europeo de 1970 sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR). Boletín Oficial del Estado.



## **UNIVERSIDAD MODULAR ABIERTA**

**Centro Regional de Santa Ana  
Unidad de Investigación**

### **OFICINAS ADMINISTRATIVAS**

**7<sup>a</sup> Calle Oriente 5<sup>a</sup> y 7<sup>a</sup> Avenida Sur, Santa Ana  
Tels.: 2441-3793 • 2447-9401**