

PRIMER ESTUDIO OBSERVACIONAL  
DEL COMPORTAMIENTO DE

# LOS MOTOCICLISTAS QUE CIRCULAN EN EL AMSS

infoSEGURA



**USAID**  
DEL PUEBLO DE LOS ESTADOS  
UNIDOS DE AMÉRICA



**OBSERVATORIO  
NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL**



GOBIERNO DE  
EL SALVADOR

**infoSEGURA**



La elaboración de este documento ha sido posible gracias al apoyo brindado por el Gobierno de los Estados Unidos por medio de la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID, por sus siglas en inglés), y a la asistencia técnica del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo para América Latina y el Caribe (PNUD).

Las opiniones y los puntos de vista que se presentan en este documento son exclusiva responsabilidad de sus autores y no reflejan necesariamente las opiniones ni los puntos de vista de las agencias y los organismos que apoyaron la realización de esta publicación, ni tampoco aquellos de los países miembros de las Naciones Unidas.



# Contenido:

**Pág. 5**

Introducción

---

**Págs. 6-9**

Planteamiento del problema

---

**Pág. 10**

Justificación

---

**Pág. 11**

Objetivo General y Objetivo Específico

---

**Págs. 13-18**

Metodología

---

**Págs. 19-21**

La motocicleta en El Salvador

---

**Pág. 23**

Principales Faltas de Motociclistas

---

**Pág. 25**

Siniestralidad y Tasa de fallecidos de Motocicleta

---

**Pág. 26**

Representatividad de Fallecidos de Motocicleta por Año

---

**Págs. 28-29**

Análisis Descriptivo

---

**Págs. 31-34**

Uso de Casco en Conductor

---

**Pág. 36**

Vestimenta

---

**Pág. 37**

Principales Atenciones por Lesiones de Motociclistas en la Red Hospitalaria

---

**Pág. 38**

Total de Conductores Distraídos

---

**Pág. 41**

Respeto a la Señalización Vial

---

**Pág. 42**

Motociclistas que Conducen entre Vehículos

---

**Pág. 43**

Uso de Luces

---

**Págs. 44-45**

Uso del Casco en el resto de Pasajeros

---

**Pág. 46**

Protección de Menores

---

**Pág. 48**

Conclusiones y Recomendaciones

---







# Introducción:

El presente Estudio Observacional del Comportamiento de los Motociclistas que circulan en el Área Metropolitana de San Salvador (AMSS), es el primero que se realiza en el país y su objetivo principal es ser un aporte, para la creación de política pública, que contemple las múltiples dimensiones del uso de la motocicleta en el AMSS y que ayude a la prevención y reducción de siniestros viales.

Al mismo tiempo, persigue llamar la atención de cada actor vial, específicamente de los motociclistas, sobre los efectos negativos de conducir con un comportamiento de riesgo.

Los contenidos que se presentan, examinan sobre el perfil de los motociclistas en el AMSS, el grado del uso del casco de seguridad y equipo protector, los niveles de distracción al conducir entre otros comportamientos de riesgo, el irrespeto a la señalización de tránsito y el nivel de uso de luces por parte de este actor vial.

Este estudio observacional es parte del Plan Nacional de Seguridad Vial del Gobierno de El Salvador, el cual dentro de sus ejes estratégicos considera clave fortalecer la investigación y el análisis con miras a generar evidencia en datos para la formulación de estrategias de acción.



# Planteamiento del **Problema**

En América Latina la motocicleta se ha posicionado como un medio de transporte que se está consolidando cada vez más, al presentarse como una oportunidad de movilidad para grandes sectores de la sociedad, especialmente para la población de menores recursos económicos.

El Salvador no está exento de esta realidad, los datos del Registro Público de Vehículos del Viceministerio de Transporte lo constatan, pues entre los años 2010 y 2021 el parque de motocicleta registrado para el país aumentó en un 529%.

Las razones que han motivado este uso elevado son diversas, una de ellas, son los altos niveles de congestión vehicular, principalmente en el gran San Salvador, por lo que la motocicleta se ha colocado como una alternativa frente al tráfico, al poder reducir los tiempos de viaje y llegar en menor tiempo a los lugares de destino.

Su adquisición es más accesible económicamente, que el automóvil y el uso del combustible también es menor.

Además, con la llegada de la pandemia por el Covid-19, la moto se ha vendido como un modo de transporte, que garantiza el distanciamiento social, aspecto, que no se puede asegurar al viajar en el transporte colectivo de pasajeros, que también está sesgado por la inseguridad.

“ La motocicleta permite que las personas usuarias estén

# Expuestas a mayores riesgos de **accidentalidad**

porque son menos visibles y además, por la falta de protección física. ”

Precisamente la flexibilidad que ofrece la motocicleta para adecuarse a las necesidades de la población, tales como la posibilidad de llevar un pasajero y la de ganar tiempo frente a los embotellamientos de tráfico en las horas pico, son ventajas reconocidas.

Sin embargo, su elevado uso, ha incidido en la generación de una alta tasa de mortalidad por siniestros viales, en comparación con otras formas de transporte motorizado.

En El Salvador, a pesar que, el total de víctimas fatales en siniestros de tránsito redujera en casi un 4% entre 2019 y 2021, para el caso de los motociclistas incrementó en un 16%.

Además, los motociclistas pasaron de representar el 31% de las víctimas fatales en 2019 al 38% en el 2021; mientras que la tasa de mortalidad de usuarios de motocicleta aumentó de 6.62 en 2019 a 8.14 en 2021.

Por su naturaleza, la motocicleta permite que las personas usuarias estén expuestas a mayores riesgos de accidentalidad porque son menos visibles y, además, por la falta de protección física.

# “El uso de casco puede disminuir alrededor de **70%** de una lesión severa”

A su vez, el no uso del casco o su uso incorrecto, también suma a la incidencia de estos índices.

Sobre este punto, la Organización Mundial de la Salud (OMS), ha expresado su postura y ha recomendado a los motoristas el uso de un casco certificado, con el propósito de reducir las estadísticas de muertes y lesiones por siniestros de motocicleta.

El utilizar correctamente un casco certificado -manifiesta- reduce 40% el riesgo de morir durante un accidente y puede disminuir alrededor del 70% de una lesión severa. De ahí la importancia, de no sólo, usar el casco, sino de asegurarse que su calidad se encuentre certificada.



# De acuerdo con la **OMS, el casco cumple tres funciones:**

1. Reduce la desaceleración del cráneo y, por lo tanto, el movimiento del cerebro al absorber el impacto. El material mullido incorporado en el casco absorbe parte del impacto y, en consecuencia, la cabeza se detiene con más lentitud. Esto significa que el cerebro no choca contra el cráneo con tanta fuerza.
2. Dispersa la fuerza del impacto sobre una superficie más grande, de tal modo que no se concentre en áreas particulares del cráneo.
3. Previene el contacto directo entre el cráneo y el objeto que hace impacto, al actuar como una barrera mecánica entre la cabeza y el objeto.

## No hay precedentes de estudio sobre el **uso del casco en El Salvador.**

Sobre el uso de estos dispositivos de seguridad en motociclistas del país, no se han realizado estudios antes, incluso en el reporte policial tampoco se incluye esta variable, ni en la base estadística de muertes que registra el Instituto de Medicina Legal.

Considerando esta realidad, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial impulsó el esfuerzo de profundizar sobre el uso de elementos de seguridad por parte del motociclista y sus acompañantes, tales como ropas reflectivas, cascos u otros accesorios de protección personal.

También, estudiar acerca de los elementos distractores, aspecto de suma importancia porque permite ampliar el conocimiento sobre el espectro de causas que están potenciado la masificación de siniestros de motocicletas en el país, con el fin de generar bases sólidas para diseñar políticas públicas que apunten a prevenir y disminuir siniestros viales de este tipo.



# Justificación:

La motocicleta es el tipo de vehículo que, de acuerdo con las estadísticas de siniestralidad vial nos está arrojando mayores víctimas y como Observatorio Nacional de Seguridad Vial, consideramos que el análisis de esta problemática debe ser estudiado desde diferentes variables.

Por lo que, la elaboración del presente estudio es importante para comprender con mayor profundidad, los factores de comportamiento que están incidiendo en el incremento de lesiones y muertes de motociclistas.

Esto permitirá generar nuevos elementos de base documental, que sirvan de aporte para la creación de políticas públicas sobre este tipo de automotor.

Así mismo, servirá de instrumento para sensibilizar a los usuarios de motocicletas, demás conductores, peatones y ciclistas sobre la importancia de evitar comportamientos de riesgo y la necesidad de utilizar un equipo protector para evitar ser una víctima más de un evento de tránsito.



# Objetivos:



## Objetivo General

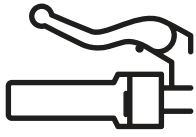
Determinar el uso de elementos de seguridad pasiva de motocicleta (casco, guantes, ropa protectora, chaleco reflectante, coderas, rodilleras) y la presencia de factores distractores en motociclistas que circulan en intersecciones del Área Metropolitana de San Salvador.



## Objetivos Específicos

- Indicar el porcentaje del uso del casco y equipo de protección de seguridad vial en conductores y acompañantes de motocicleta que circulan en el AMSS.
- Determinar el porcentaje de presencia de distractores en los conductores de motocicleta que circulan en el AMSS, según variables socio-demográficas.
- Establecer si la motocicleta observada es con uso personal o de trabajo.





# I. Metodología



## Tipo de Estudio:

El estudio es cuantitativo, de tipo transversal y descriptivo, realizado, a partir de la técnica del relevamiento observacional no participante.

En este tipo de observación, no se produce interacción entre el observador y los observados, por lo tanto, permite la obtención de datos conductuales, sin ninguna mediación o interferencia producida por la interacción del observado y con base a criterios de relevamiento e instrumentos de recolección predefinidos.

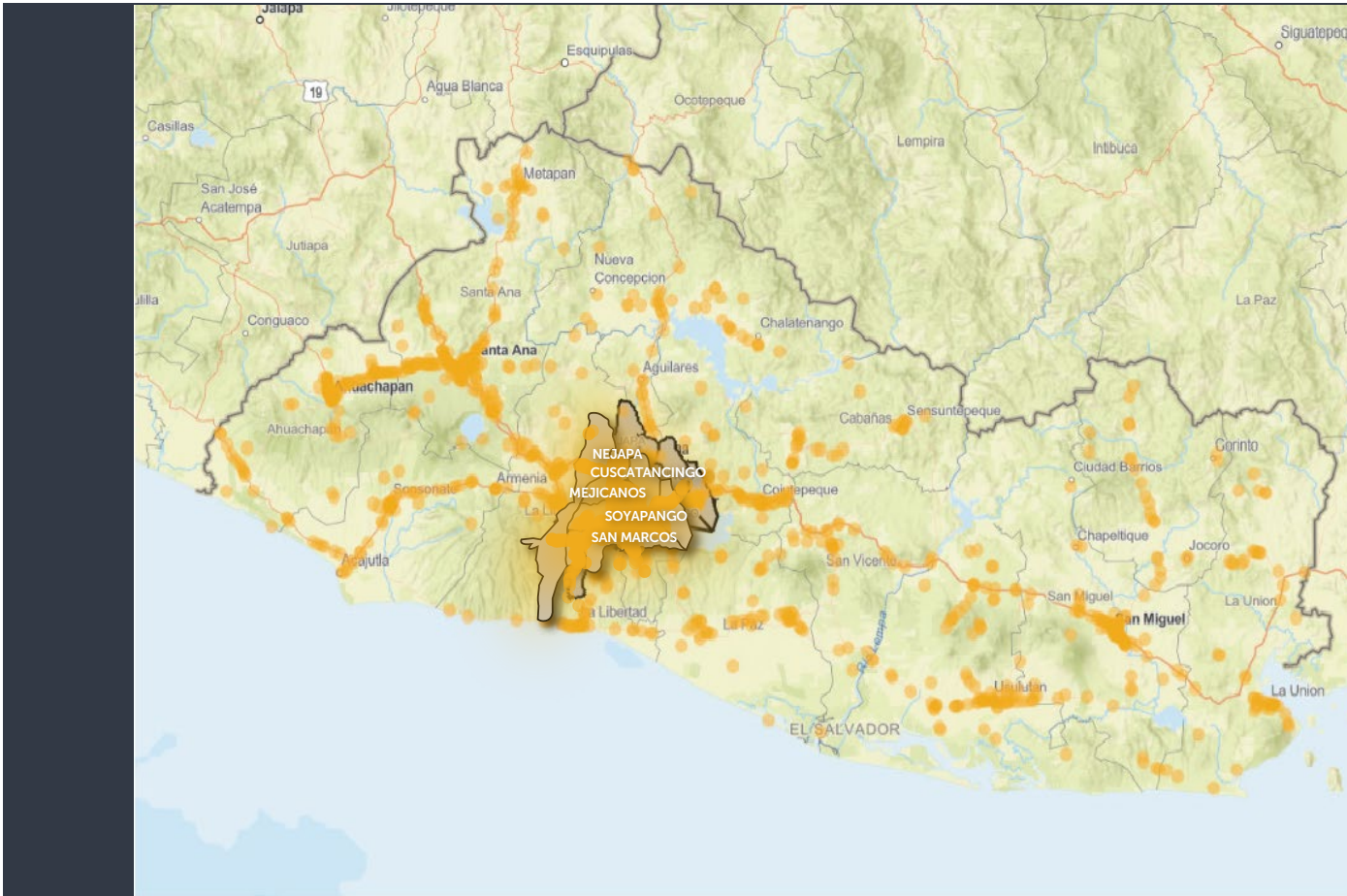


## Población de Estudio:

Conductores y pasajeros de motocicletas que circulan en el Área Metropolitana de San Salvador, debido a que es en esta zona donde se registra mayor cantidad de siniestros de motocicleta.



# Siniestralidad de Motociclistas en el AMSS

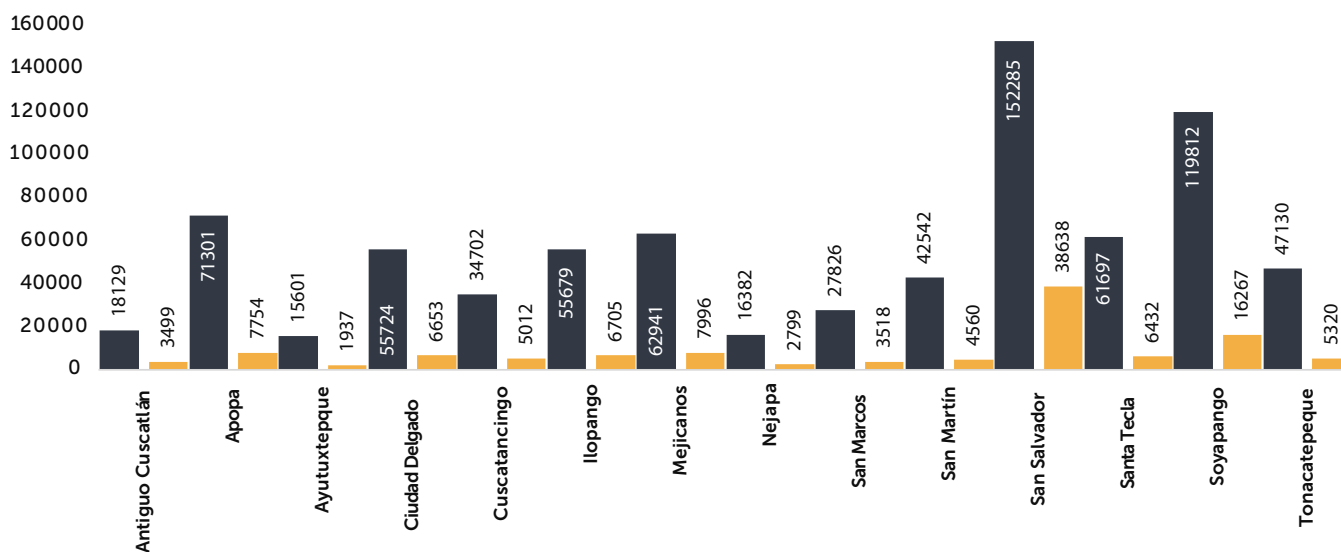


AMSS registra mayor siniestralidad de motocicletas en comparación al resto de zonas del país.

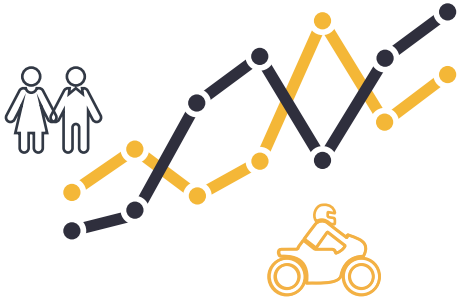
**2021**

Zona	Siniestros de Motocieta
<b>AMSS</b>	<b>987</b>
Zona Central	551
Zona Paracentral	272
Zona Occidental	569
Zona Oriental	552
Total	2,931

# Población vrs Parque de **Motocicletas** **AMSS**



El Área Metropolitana de San Salvador se caracteriza actualmente por una movilidad motorizada unipolar habiendo, mayoritariamente, desplazamientos hacia San Salvador por la mañana y retorno hacia los domicilios externos por la tarde.



# Diseño Muestral:

Para este estudio se utilizó un diseño probabilístico, polietápico y estratificado, a fin de generar resultados representativos con estratificación geográfica de acuerdo a criterios poblacionales, es decir, tomando como referencia los municipios con mayor densidad demográfica del AMSS, mayor registro del parque vehicular, intersecciones semaforicas, intersecciones con mayor circulación de tráfico promedio diario anual y mayor registro de siniestralidad vial.

Los insumos utilizados para definir las unidades de muestreo han sido las siguientes:

- Datos de las Estimaciones y Proyecciones de Población Nacional y Departamental(rev2021), DIGESTYC.
- Intersecciones con mayor circulación de Tráfico Promedio Diario Anual (TPDA), MOPT
- Parque Vehicular, Registro Público, Viceministerio de Transporte.
- Intersecciones semaforicas, Viceministerio de Transporte.
- Puntos de mayor siniestralidad vial, Policía Nacional Civil.
- Poder adquisitivo de la población, OPAMSS.



## Unidades Primarias de Muestreo:

Para definir las, seleccionamos los municipios con mayor densidad demográfica para el primer estrato sub nacional, compuestas por un número determinado de unidades Secundarias de Muestreo. Para ello, el levantamiento de la muestra se realizó en los municipios que registran una mayor concentración demográfica en el AMSS, que según datos de las Estimaciones y Proyecciones de Población Nacional y Departamental con revisión realizada en el año 2021 por parte de la Dirección General de Estadísticas y Censo (DIGESTYC) son San Salvador con 335,982 habitantes, luego le sigue Soyapango con 258,672, Apopa con 155,466, Mejicanos con 135,556, Santa Tecla con 127,294 e Ilopango con 119,327 habitantes, localidades que registran la mayor cantidad del parque vehicular, de acuerdo con los datos del Registro Público de Vehículos. San Salvador con 38,638 motocicletas, Soyapango con 16,267, Mejicanos con 7,996, Apopa con 7,754, Ilopango con 6,705 motocicletas y Santa Tecla con 6,432. Estos datos también guardan una relación con los ingresos tributarios que reporta cada municipio, donde según La Oficina de Planificación del Área Metropolitana de San Salvador, de los municipios del AMSS con mayores ingresos se encuentra: Soyapango, San Salvador y Santa Tecla, siguiéndole con ingresos medios Apopa, Mejicanos e Ilopango.

Por lo que, las zonas en donde se realizaron las observaciones, fueron en intersecciones semafóricas y zonas con tráfico vehicular ubicados en los municipios del AMSS con mayor concentración demográfica y parque vehicular.



## Unidades Secundarias de Muestreo:

Se utilizaron las franjas horarias de mayor circulación, las cuales fueron de 7:00 a.m. a 10:00 a.m. y de 4:00 p.m. a 7:00 p.m.



## Unidades terciarias de Muestreo:

Fueron los conductores de motocicletas y acompañantes que transitan en el AMSS.



## Tamaño de Muestra:

13,745 motocicletas observadas y 16,300 usuarios.







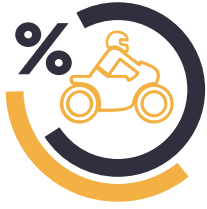
# La Motocicleta en El Salvador

---

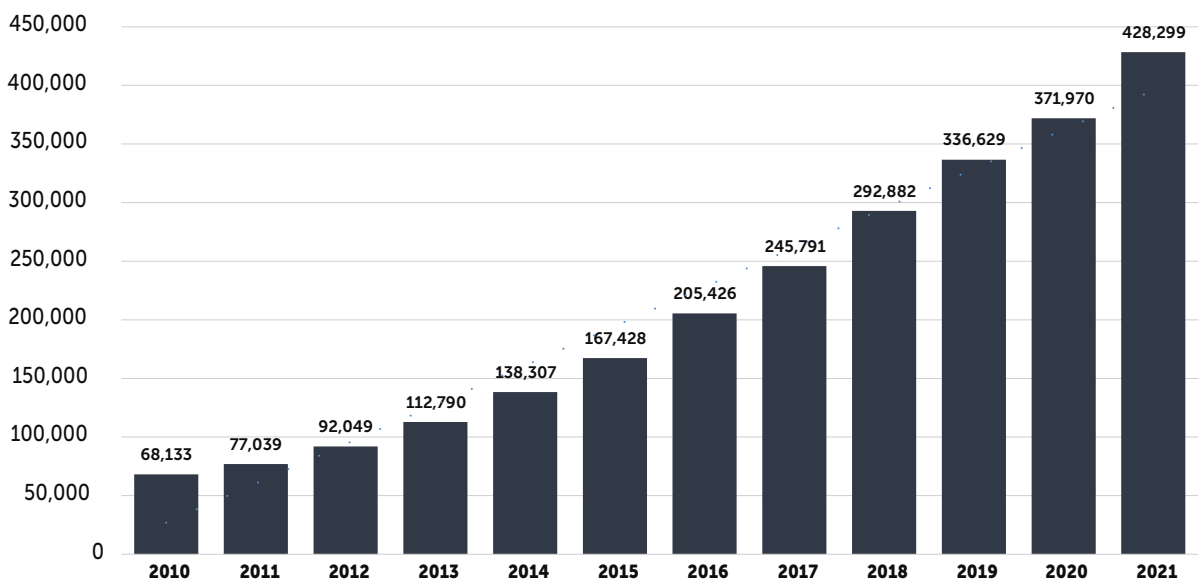
La motocicleta en El Salvador, como en el mundo ha venido creciendo de manera acelerada. Actualmente, el Registro Público de Vehículos refleja que hay casi medio millón de motocicletas en el país.

Este incremento vertiginoso se puede visualizar en la siguiente gráfica del crecimiento del parque de motocicletas, la cual refleja que, con el pasar de los años, una cantidad importante de salvadoreños ha optado por esta modalidad de transporte.





# Crecimiento del Parque de Motocicletas



**529 %** Crecimiento del Parque de Motocicleta desde 2010 a la fecha.

**19 %** La Motocicleta ha ido creciendo a una tasa anual del 19% en los últimos 10 años

**4 %** Mientras que los carros a una tasa anual del 4%

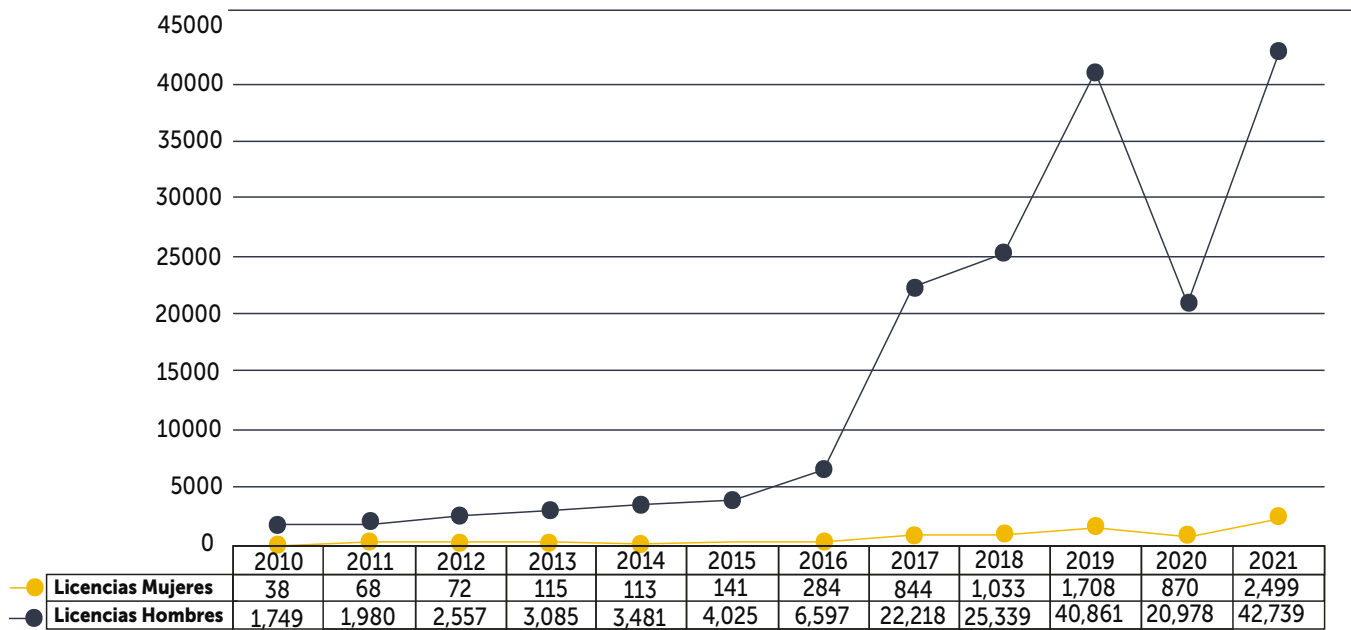


%



%

# Crecimiento de Licencias de Conducir Motocicleta



**53%**  
Poseen licencia de conducir.

A pesar del rápido crecimiento de las licencias de conducir, el cual también se ve reflejado en las mujeres, la realidad demuestra que, actualmente solo el 53% de motociclistas poseen licencia de conducir.





# Principales Faltas por las que más se infracciona a **Motociclistas**



## Falta TOP6

Conducir sin estar autorizado para ello

**\$57.14**

Representatividad  
**32%**



## Falta TOP13

No portar la licencia de conducir

**\$11.43**

Representatividad  
**28%**



## Falta TOP85

Circular con vehículos no matriculados

**\$11.43**

Representatividad  
**27%**

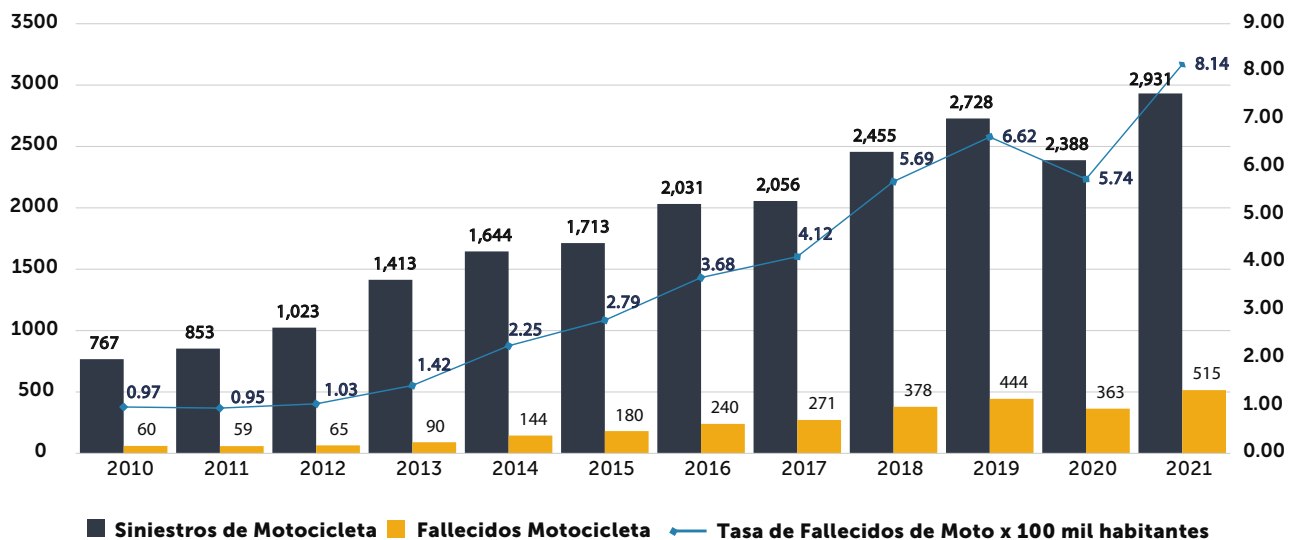
Las estadísticas evidencian que, la motocicleta se ha revalorado como una verdadera alternativa de movilidad en el país, cada vez son más los salvadoreños que se inclinan por esta opción de transporte.







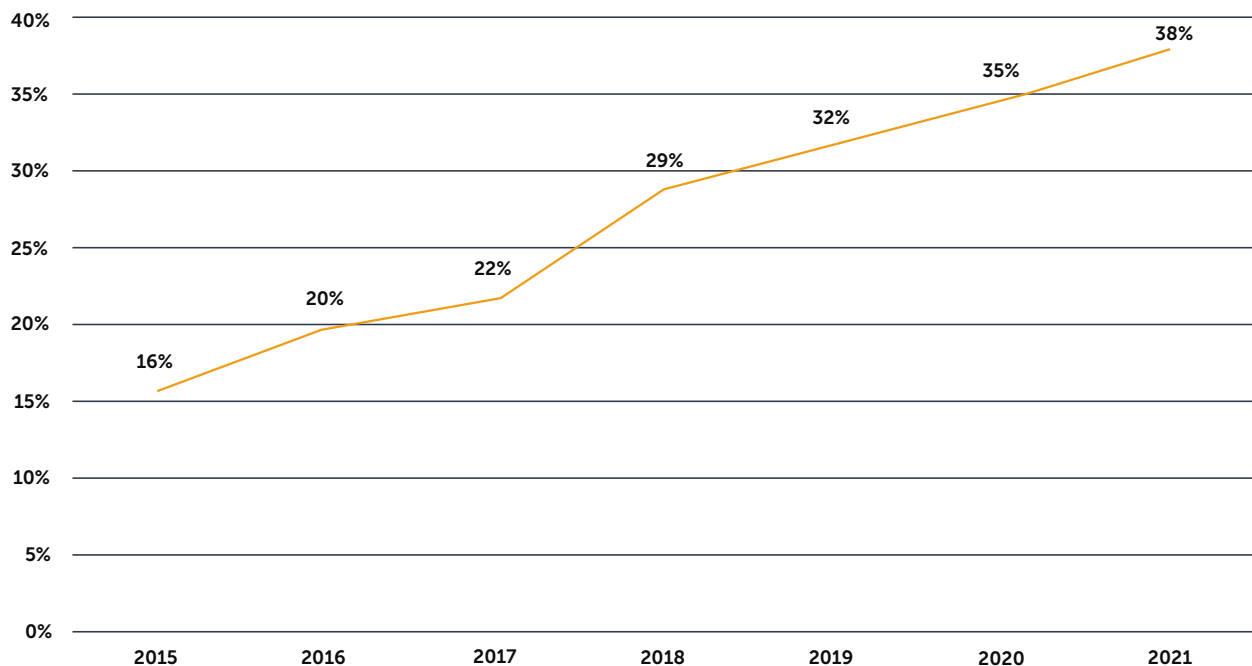
# Siniestralidad y Tasa de Fallecidos de Motocicleta



Como se observa en los gráficos, la motocicleta en El Salvador ha venido demostrando un comportamiento de alta mortalidad.



# Representatividad de **Motociclistas Fallecidos** en **2021**

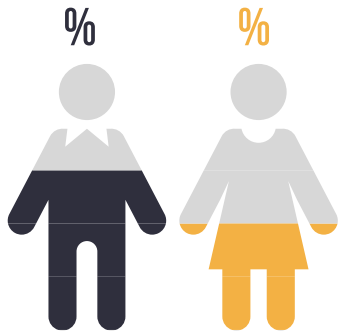


Al estudiar las estadísticas, el reporte policial indica que, las causas principales de percances viales de motocicleta de 2021, son las siguientes: distracción (21% del total de siniestros), circular por el carril contrario (16%), desobedecer las señales de tránsito (15%), conducir a excesos de velocidad (15%), no guardar la distancia de seguridad (12%), efectuar adelantamientos en lugares prohibidos (12%), inexperiencia (6%) y conducir bajo los efectos del alcohol (2%).

Estos datos, nos enfatizan en la necesidad de profundizar en el comportamiento de los usuarios de motocicleta en la vía, para la comprensión de sus formas de circulación y actuación y con ello generar evidencia en datos que contribuyan al establecimiento de estrategias de seguridad vial de las motocicletas.

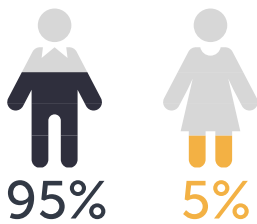






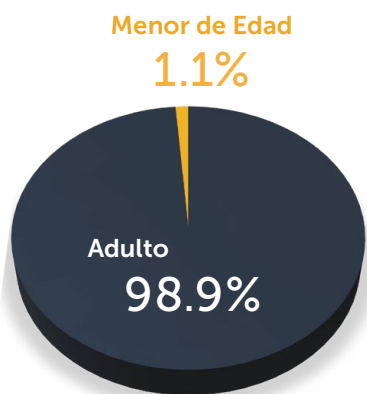
## Sección: Resultados

# Análisis Descriptivo



### Género de Conductores de Motocicleta

Uno de los principales resultados que nos arrojó el estudio es que la mayoría de conductores de motocicleta (95%) son hombres y el 5% son mujeres. Este resultado concuerda, como se observó en la sección anterior, con lo reflejado por el sistema de información de VMT-SERTRCAEN en el Registro de Licencias de conducir de este modo de transporte.



### Clasificación etaria del conductor

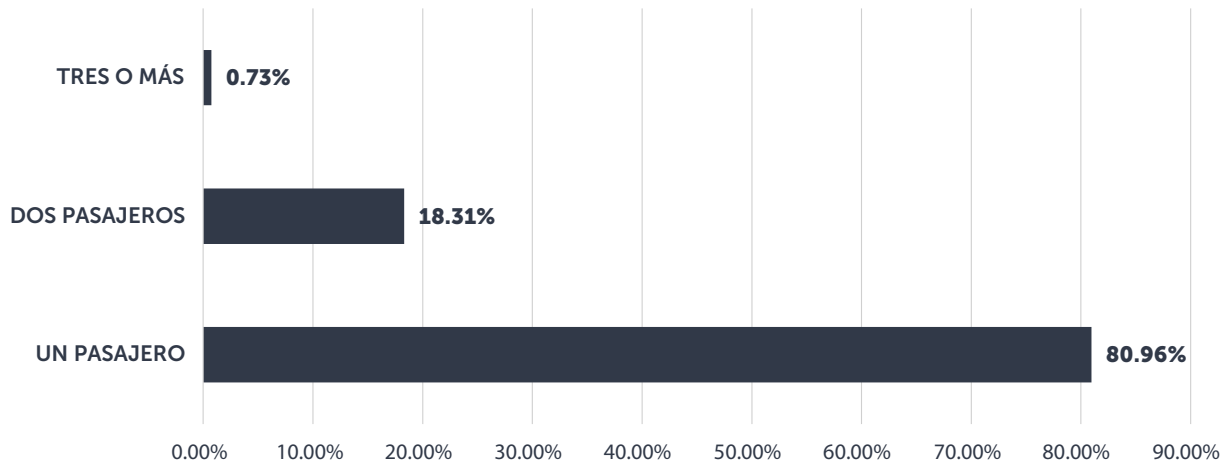
Los resultados del estudio indican que un 98.9% son conductores adultos y un 1.1 son menores de edad.





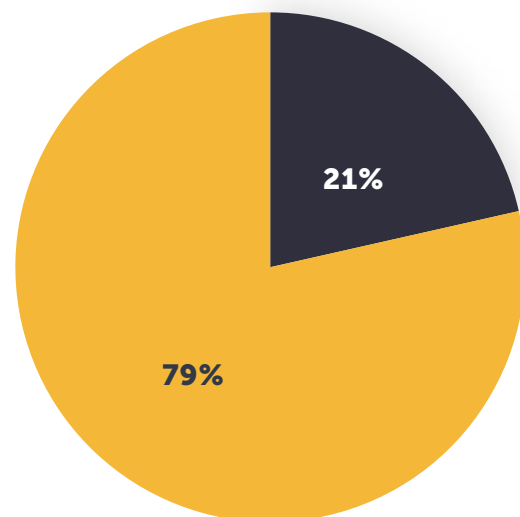
## Proporción de Pasajeros por Motocicleta

En El Salvador, la motocicleta en su mayoría se está utilizando principalmente solo por un pasajero y como medio de transporte de movilidad obligada, es decir para trasladarse hacia el trabajo.



## Uso de la Motocicleta

- Uso Recreativo
- Uso de Trabajo





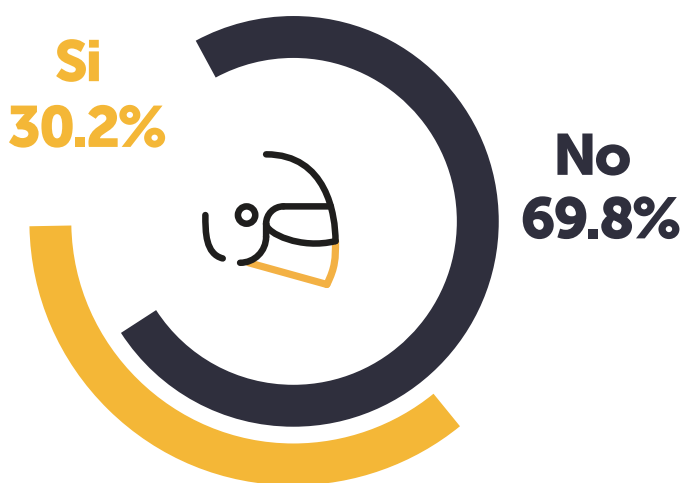


Indicador:

# Conductor con uso de casco: 98.6%

Actualmente los motociclistas si están utilizando el casco de seguridad en El Salvador, sin embargo, su uso está siendo incorrecto.

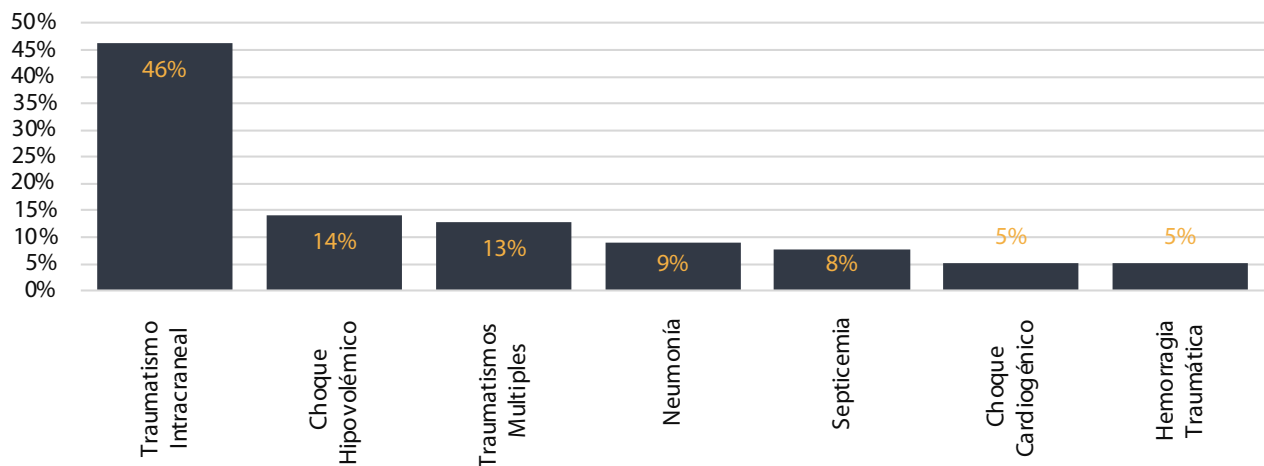
Los datos nos indican que, 7 de cada 10 motociclistas están utilizando de forma no debida el casco de seguridad, es decir, lo usan sin abrocharse, sin utilizar la visera, como gorra o en su defecto un casco no apto para motocicleta.



Como parte del estudio, cruzamos los datos observacionales con las bases estadísticas de lesiones y muertes por siniestros viales de la red hospitalaria del Ministerio de Salud y del Instituto Salvadoreño del Seguro Social, las cuales nos arrojaron un dato clave y es que, el uso incorrecto del casco, está aumentando el riesgo de muertes en los motociclistas. La primera causa de muerte en los centros hospitalarios del ISSS de motociclistas está siendo los traumatismos craneales.



# Principales Causa de Muertes de Motociclistas en Red Hospitalaria



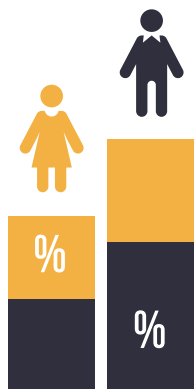
Fuente: ISSS

Nota: De acuerdo con la OMS, los traumatismos craneales dan lugar a costos médicos mucho más altos que los causados por cualquier otro tipo de traumatismos y representan una pesada carga para los sistemas de atención de salud.









# Indicador: Uso de Casco por Género y Clasificación Etaria

Los resultados de las observaciones reflejaron que el 99.03% de las mujeres conductoras si utilizaban casco y un 98.5% los hombres. En el caso de los adultos un 98.6% y un 91.8% en menores de edad. No obstante, el elemento clave que se mencionó en la sección anterior es importante reiterarlo, el uso incorrecto prevalece.

## Si utilizaban casco

Hombres



98.5%

Mujeres



99.3%

Adultos



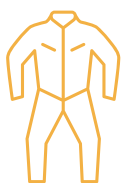
98.6%

Menores de Edad



91.8%





## Indicador: Vestimenta de los Motociclistas

Una de las principales razones que nos llevó a estudiar el uso de un equipo de protección por parte de los motociclistas es asociar este grado de uso con los datos estadísticos de atenciones por lesiones en la red hospitalaria.

Considerando lo anterior, los resultados son más que contundentes.



28.42%

Calzado Apropriado



24.27%

Guantes



4.41%

Chaleco reflectante



2.35%

Coderas y rodilleras

En El Salvador, la mayoría de motociclistas no está haciendo uso correcto del equipo protector requerido. Mientras que, las estadísticas del Ministerio de Salud refleja que los traumatismos múltiples, de miembros inferiores y superiores son de las principales causas de atenciones por lesiones.

# 5

## Principales atenciones por **Lesiones de Motociclistas** en la **Red Hospitalaria Pública**



Traumatismo múltiple



Traumatismo de la pierna



Traumatismo del brazo



Traumatismo craneal



Traumatismo del pie y tobillo.

Nota: El poco uso de una vestimenta protectora de parte de los motociclistas se ve reflejado en los datos de consultas, donde los traumatismos múltiples, de miembros inferiores y superiores son la principal causa de atenciones por lesiones.









Indicador:

# Total de conductores distraídos

Los registros observacionales realizados como parte de este estudio arrojaron que un 86.2% de los motociclistas mostró uno o más factores de distracción.

8 de cada 10 motociclistas en circulación fue observado con objetos sobre sus manos, entre ellos: teléfonos celulares, bolsas de carga extra, cigarrillo, entre otros.

Así mismo, en las intersecciones semafóricas o lugares de congestión vehicular, 6 de cada 10 motociclistas aprovechó para ver el celular y/o acomodarse auriculares, mientras que 1 de cada 10 se observó fumando.

**86.2%** de Motociclistas mostró uno o más factores de distracción.

Objetos sobre sus manos, entre ellos:



Teléfonos celulares



Cigarrillo



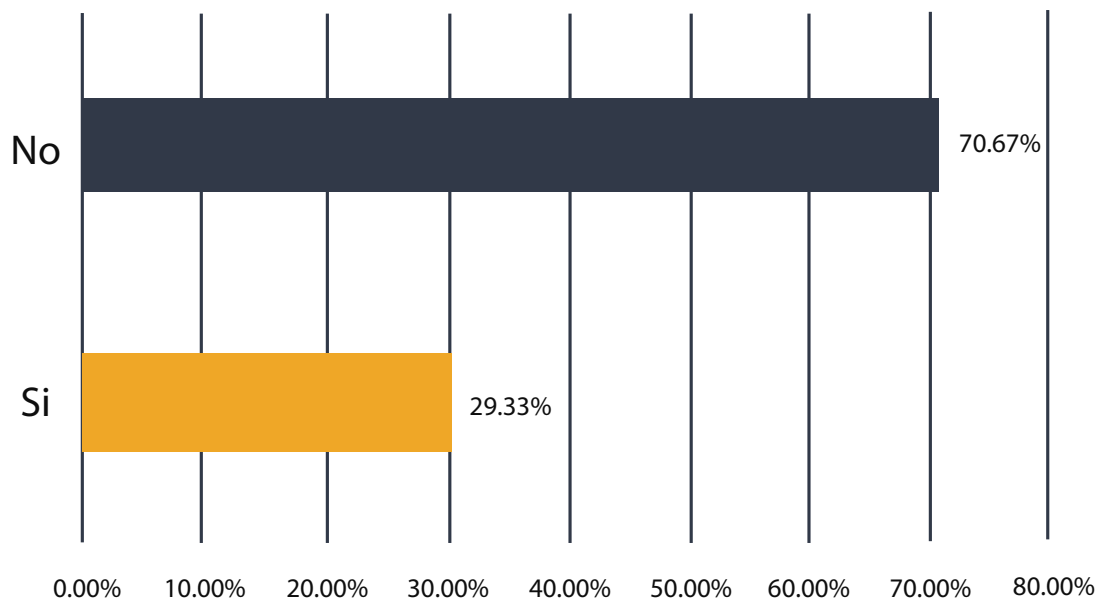
Bolsas de carga extra



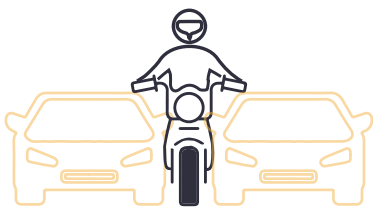


Indicador: Respeto a la Señalización Vial

# Motociclista que Respeto la Señalización Vial



7 de cada 10 motociclistas no respetan las señales de tránsito, lo cual incrementa el riesgo de sufrir un siniestro vial y que otros usuarios de la vía resulten afectados. Esta información también la contrastamos con las estadísticas de siniestralidad vial de la División de Tránsito de la Policía Nacional Civil, que indican que el irrespeto a la señalización vial es la 4° causa de siniestros de motocicleta.



## Indicador: **Motociclistas que conducen entre vehículos**



Durante el relevo observacional se detectó que 8 de cada 10 motociclistas conducían entre vehículos y haciendo zigzag, intensificando el riesgo de provocar una colisión con otros vehículos.



## Indicador: **Total de conductores que respetan el semáforo**

El 74.5% de los motociclistas observados si respetaron el semáforo, no obstante, la forma de llegar a cada intersección semaforica y de esperar en la misma evidenció que se hace en su mayoría con el 70.6% irrespetando la señalización peatonal.



## Indicador: **Uso de luces**

El grado de cumplimiento de este indicador fue mínimo, únicamente el 39% mostró un uso de luces en su motocicleta, a pesar que el Reglamento de Tránsito y Seguridad Vial en su artículo 128 establece la obligatoriedad en todo momento del uso de las luces en motocicletas.

Al analizar este indicador por género, se evidenció que las mujeres tienen un nivel de uso (44.38%) mayor que el de los hombres (38.70%).



## Indicador: **Uso de casco en acompañantes**

En el caso de los acompañantes de motociclistas observados en la segunda posición el uso del casco bajó levemente en relación al conductor, pues se detectó un uso del 93.8%. No obstante, se mantuvo en una forma de uso incorrecta con el 74%.

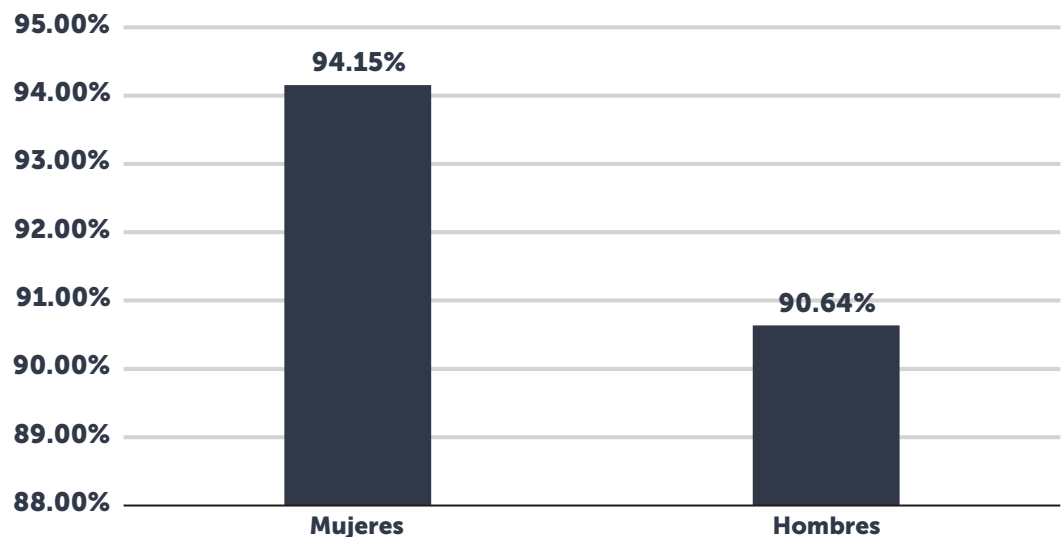




Indicador:

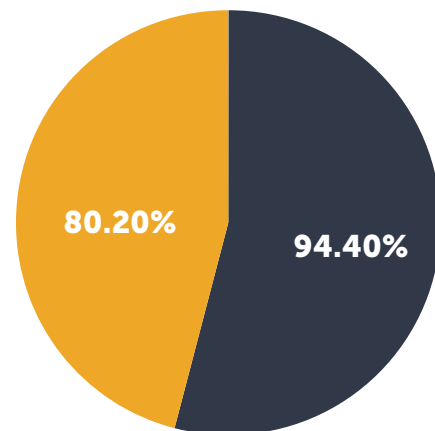
# Uso de casco de seguridad en acompañantes por género y clasificación etaria

Con Uso de Casco



Uso de Casco en acompañantes por clasificación etaria

- Adultos
- Menor de Edad

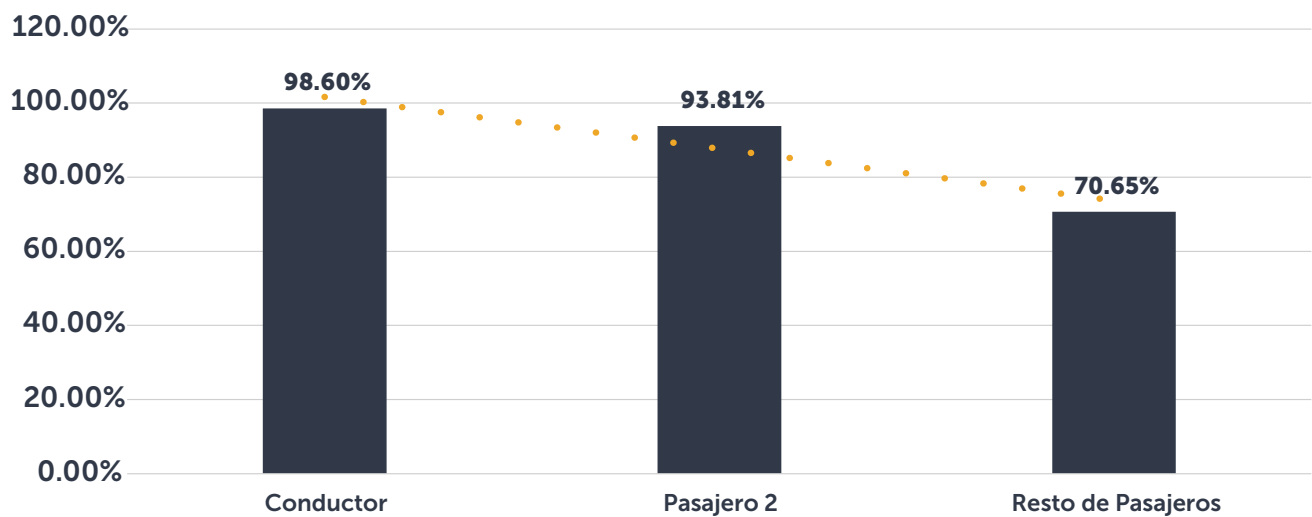








## Indicador: Uso de casco según posición de usuario



## Indicador: Protección de menores de edad

6 de cada 10 niños observados en motocicletas fueron observados utilizando casco no apto o usándolo de forma incorrecta.







# Conclusiones y Recomendaciones



Una de las conclusiones más importantes de este estudio es que, el Área Metropolitana de San Salvador si registra un elevado uso del casco de seguridad, sin embargo, debido a que su forma de uso está siendo incorrecta, no se está cumpliendo con su función principal que es proteger la cabeza, por lo que, una de las principales causas de muerte en este tipo de usuarios son los traumatismos craneales.



Otro de los elementos claves que nos arroja el estudio es que, los motociclistas del AMSS no están utilizando indumentaria de protección en su cuerpo, por lo que, la mayoría de atenciones por lesiones que la red hospitalaria pública está proveyendo a este sector es por traumatismos múltiples o en sus miembros inferiores y superiores.



Este trabajo observacional es una evidencia para los motociclistas, sobre que su comportamiento en la vía está siendo con uso de elementos de distracción y de irrespeto a la normativa, por lo que también representa un llamado al compromiso individual, para comenzar a realizar cambios de actitud, que permitan avanzar hacia la mejora de la seguridad vial nacional.



Los motociclistas representan un gran reto en seguridad vial no solo para El Salvador sino para América Latina, el cual, está siendo abordado de manera responsable por el Gobierno de El Salvador, con base a la implementación de política pública basada en la evidencia que proveen los datos estadísticos, los estudios e investigaciones; y a la implementación de estrategias integrales, que van desde un trabajo de revisión y propuestas de reforma a la normativa de tránsito y específicamente a la regulación de los motociclistas.



**Para el caso, en las propuestas de reforma presentada a la Asamblea se establece:**

- Regulación de obligatoriedad de uso de casco certificado
- Los motociclistas y sus acompañantes deben usar chalecos o chaquetas reflectantes visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente.
- Regulación de elementos de iluminación siguientes: Faros de carretera, delanteros de luz blanca o amarilla, en no más de dos partes, de alta y baja iluminación, luces de posición, que indiquen conjuntamente con las anteriores, su longitud, ancho y sentido de marcha desde cualquier punto de observación; luz blanca para iluminar la placa de rodaje.
- Prohibición de circulación sobre las aceras y áreas reservadas al uso exclusivo de peatones, circular por ciclo vías y/ o entre los carriles en las líneas divisorias; circular por hombros de calle o en el bordillo del carril izquierdo; hacer maniobras que pongan en riesgo la integridad física del conductor y de terceros; circular en la vía pública sin cumplir con las normas de seguridad establecidas en la presente ley, el reglamento o disposiciones generales emitidas por autoridad competente.
- Incremento de multas



Así mismo, es parte de la estrategia con énfasis territorial, que desde el Gobierno se está impulsando para llevar la política de seguridad vial a las localidades y desde ahí lograr un impacto nacional en seguridad vial.

En el presente año 2022, los resultados de estos esfuerzos han comenzado a visualizarse con la reducción de siniestros y muertes en este modo de transporte.



1er Estudio Observacional del comportamiento de motociclistas en el AMSS Vial - El Salvador.

© COPYRIGHT AGOSTO 2022





*info*SEGURA



**USAID**  
DEL PUEBLO DE LOS ESTADOS  
UNIDOS DE AMÉRICA



**OBSERVATORIO  
NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL**



GOBIERNO DE  
EL SALVADOR