

TEXTO **NURIA DEL OLMO** | FOTOGRAFÍAS **THINKSTOCK**



DESCARGA
EL **INFORME
COMPLETO**
EN LA PÁGINA
WEB DE
FUNDACIÓN
MAPFRE

Más seguridad para los motoristas

La motocicleta se ha convertido en un medio de transporte de importancia en América Latina. También en un vehículo que provoca miles de traumatismos y víctimas mortales cada año. Los conductores de motos y bicicletas son los usuarios menos protegidos de las vías. Un informe de Fundación MAPFRE aporta las claves para poner freno a la alta siniestralidad.

En América Latina, el auge en el uso de la motocicleta la ha convertido en un medio de transporte de importancia, en buena parte debido a su menor coste de adquisición y mantenimiento, en comparación con los coches, y a su mayor facilidad para hacer frente al intenso tráfico urbano. Brasil es un buen ejemplo. En este país el número de motocicletas registradas aumentó de 5,7 millones en 2002 a más de 21,4 millones en 2013. En Argentina y Colombia, el número de motos nuevas registradas entre 1997 y 2009 se incrementó un 329% y 400% respectivamente.

La mala noticia es que estas cifras se han visto acompañadas también por un crecimiento de los traumatismos y la mortalidad. Cada día fallecen en la región 61 motociclistas y muchos más resultan gravemente lesionados. México y Colombia, por ejemplo, acumulan cerca del 70% del total de los fallecidos y en Uruguay también destaca el dato de

UN ALTO PORCENTAJE
DE SINIESTROS
SE PRODUCE AL **NO VER
AL MOTORISTA**



que más de la mitad de los fallecidos en siniestros de tránsito son usuarios de este tipo de vehículos.

Según el informe *La seguridad de los motociclistas en Latinoamérica, tendencias internacionales y oportunidades de acción*, elaborado por Fundación MAPFRE, la seguridad de los motociclistas es un reto innegable y requiere de la acción inmediata. Por

un lado, debe defenderse una política que tenga como base la existencia de conductores, vehículos, calles y carreteras seguras, así como un entorno que fomente la protección en el más extenso sentido de la palabra, con la normativa adecuada y con la puesta en marcha de servicios de emergencia. Algo tan eficaz como que los países compartan y difundan sus buenas prácticas en legislación sobre el uso del casco y la formación de los conductores, es otro aspecto a tener en cuenta, así como que desarrollen un sistema que permita a las autoridades

disponer de información precisa sobre el número real de fallecidos y el origen de los accidentes. De este modo se lleva a cabo en Europa y en Estados Unidos para así poder adecuar las estrategias de seguridad vial al concepto de prevención y no de reacción.

Educación vial

Es sin duda el elemento clave para frenar la siniestralidad y una de las materias en las que más deben trabajar los países de la región. “Las campañas nacionales, combinadas con otras medidas, como los controles policiales, son más efectivas que las acciones esporádicas o puramente locales”. Así lo considera Jesús Monclús, director de Prevención y Seguridad Vial de Fundación MAPFRE, quien señala que “actualmente, la sociedad civil y la empresa privada son los actores que promueven muchas de las iniciativas de prevención. No tanto las autoridades competentes”. República Dominicana y Guatemala, por ejemplo, han logrado mejorar su índice de accidentes de motociclistas gracias a la puesta en marcha de campañas que han promocionado el casco y el uso de las luces diurnas.

Mejorar la visibilidad es precisamente otro elemento fundamental para prevenir un accidente. Un porcentaje considerable de siniestros de motocicleta se produce cuando el conductor de un vehículo no ve al motociclista con el tiempo suficiente para evitar la colisión. Una medida de prevención relevante para aumentar la visibilidad de estos usuarios es circular con las luces delanteras encendidas en los vehículos de dos ruedas a motor, muy utilizada en los países desarrollados. También lo es utilizar ropa o chalecos de alta visibilidad, una práctica en vigor en varios países de la región.

TODOS LOS PAÍSES,
EXCEPTO MÉXICO,
**EXIGEN ALGÚN TIPO
DE EXAMEN PARA
LA OBTENCIÓN DEL
PERMISO DE MOTOS**

EN LOS ÚLTIMOS CINCO
AÑOS EL **NÚMERO
DE MOTOCICLISTAS
FALLECIDOS HA
AUMENTADO EN UN**

58%

Carné de conducir

La edad mínima para conducir una moto en estos países oscila entre los 13 y los 18 años y los requisitos para obtener la licencia son muy variables. Argentina, Costa Rica o Ecuador, por ejemplo, incluyen algún tipo de restricción en los primeros años y todos los países, excepto México, exigen algún tipo de pruebas o exámenes teóricos y prácticos específicos, así como un reconocimiento médico para la obtención del mismo. Según los expertos, una de las recomendaciones más importantes en este sentido sería armonizar las edades de acceso, de modo que se tenga en

cuenta la necesidad real, la madurez de los conductores y los posibles efectos en la seguridad de este tipo de usuarios. También se propone una edad mínima, armonizada en todos los estados, un nivel de conocimientos básicos que permitan a un joven conductor ponerse a los mandos de una moto y la exigencia de aprobar una serie de pruebas teóricas y prácticas y superar reconocimientos médicos, que certifiquen un estado de salud adecuado, tanto físico como mental.

Seguros

Implementar medidas de control y seguimiento que contribuyan a la obligatoriedad de contar con un seguro de responsabilidad es un factor básico a la hora de velar por la tranquilidad de los conductores y peatones. En este sentido, las propuestas pasan por estimular la contratación y uso del seguro a través de acciones de tipo administrativo, donde por ejemplo se exija el comprobante de pago o vigencia de la póliza correspondiente en el momento de expedir o renovar la licencia de circulación de un vehículo.



El uso correcto del casco puede reducir el riesgo de morir hasta en un 40%, y el riesgo de sufrir una lesión severa en un 70%. Todos los países de América Latina exigen su utilización.

La legislación más completa sobre elementos de protección personal es la de Puerto Rico, que incluye el uso de guantes y de calzado adecuado.

El uso de luces de conducción diurna en las motos no es obligatorio en todos los países. Tampoco lo es la utilización de elementos de alta visibilidad, como los chalecos reflectivos, y la exigencia de establecer ABS en todas las motocicletas y ciclomotores nuevas.

SALVANDO VIDAS



En todos los países de la región, excepto en México y Cuba, es obligatorio que los vehículos de dos ruedas a motor cuenten con seguro frente a daños.

Cuando existe la observancia de la ley sobre el uso de casco estándar, la tasa en el uso por los motociclistas puede aumentar hasta en un 90%.

Las revisiones mecánicas periódicas de motocicletas son obligatorias en 6 de cada 10 países de la región.

Es necesario profundizar el conocimiento sobre lesiones y muertes asociadas al uso de motocicleta, que se encuentran en aumento en estos países.

EN CIFRAS



24.600

MOTORISTAS

APROXIMADAMENTE FALLECEN EN AMÉRICA LATINA AL AÑO

38

MOTOCICLISTAS FALLECIDOS POR MILLÓN DE HABITANTES, EL

TRIPLE DE LA MEDIA PARA ESPAÑA Y REINO UNIDO, POR EJEMPLO

23%

DE **180,6** MILLONES DE VEHÍCULOS, EL **41,5** SON MOTOS EN LA REGIÓN, UN 23% DEL TOTAL DE VEHÍCULOS

24,2%

LAS VÍCTIMAS MORTALES POR MOTO SUPONEN EL 24,2% DEL TOTAL DE FALLECIDOS EN ACCIDENTES

