



MINTRANSPORTE



**TODOS POR UN
NUEVO PAÍS**
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

ENTIDAD
ISO 9001:2008
NTC GP 1000:2008
CERTIFICADA
REGISTRO 14000683 A
NIT: 899.999.055-4

0002410

17 JUL 2015

PROGRAMA INTEGRAL DE ESTÁNDARES DE SERVICIO Y SEGURIDAD VIAL PARA EL TRÁNSITO DE MOTOCICLETAS

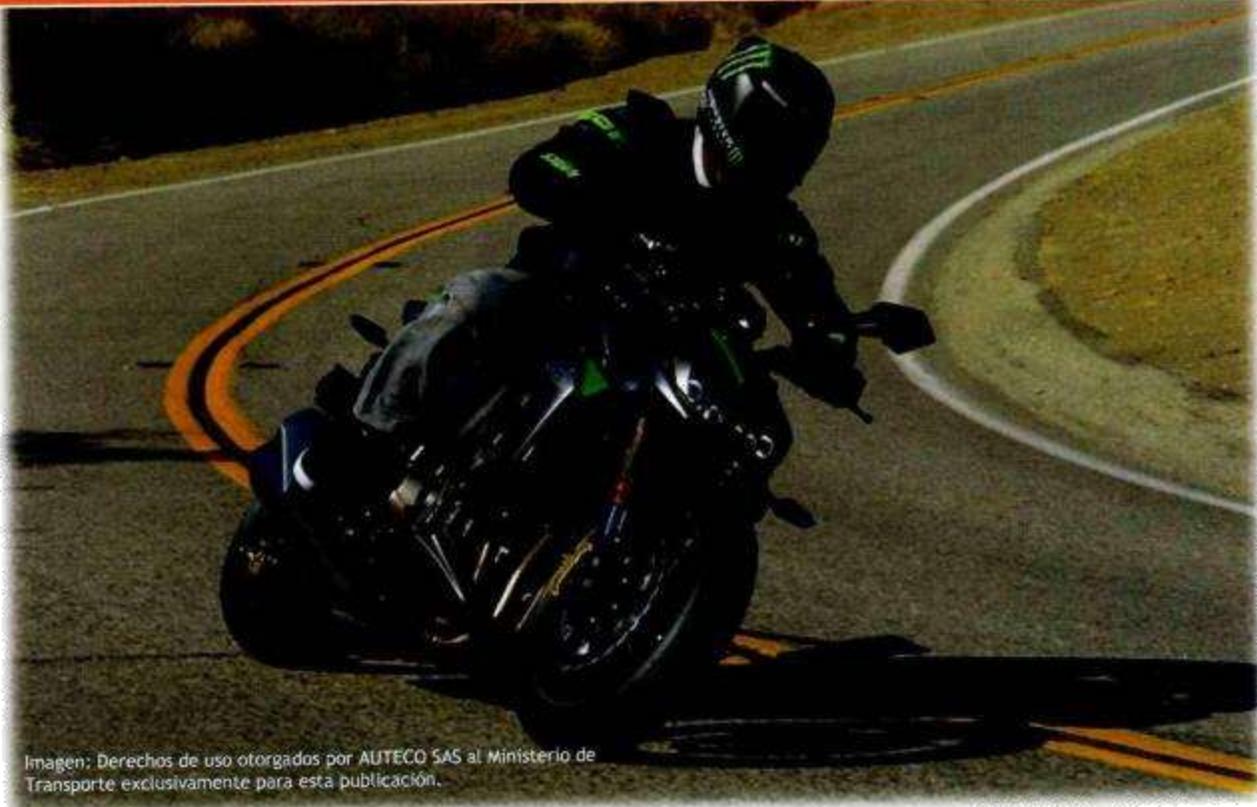


Imagen: Derechos de uso otorgados por AUTECO SAS al Ministerio de Transporte exclusivamente para esta publicación.

Documento Versión 11

0002410

17 JUL 2015**Contenido**

Contenido	1
Índice de figuras	1
Presentación	3
¿Qué es un Programa Integral de Estándares de Servicio y seguridad vial para el tránsito de motocicletas?	5
I Contexto	6
II Marco teórico	7
III Proceso Metodológico y Diagnóstico inicial	10
3.1 Taller participativo	10
3.2 Diagnóstico de la situación de la seguridad vial de los motociclistas	12
3.2.1 Caracterización cuantitativa	12
3.2.2 Caracterización cualitativa	23
IV Diseño y Elaboración del programa integral de estándares de servicio y seguridad vial para el tránsito de motocicletas	24
4.1 Visión del programa	24
4.2 Objetivos del programa	25
4.2.1 Objetivo General	25
4.2.2 Específicos	25
4.2.3 Transversales	25
4.3 Alcance del programa	26
4.4 Responsables del programa	26
4.5 Matriz Estructural del Programa	26
4.6 Plan de Acción	28
5.1 Sensibilización	55
5.2 Información y difusión	55
5.3 Adhesión al programa	55
5.4 Monitoreo, seguimiento y evaluación	56
5.5 Ejecución del programa	57
5.6 Financiación	57
5.7 Estímulos	58
VI Bibliografía	59
VII Anexos	61
Anexo 1. Definiciones	61
Anexo 2. Elementos de Protección Personal EPP	63

Índice de figuras

Figura 1	Plan Nacional de Seguridad Vial con las acciones asociadas al actor motociclista 2011-2021.	6
Figura 2	Pilares para la gestión de la seguridad vial	8
Figura 3	Aspectos constitutivos del enfoque del sistema seguro.....	9
Figura 4	Pilares Estratégicos	10
Figura 5	Entidades participantes en las Mesas Nacionales	11
Figura 6	Venta de motocicletas según la participación por segmento cilindraje, 2013..	13
Figura 7	Venta de motocicletas según la participación por ciudad región en 2013.....	13
Figura 8	Distribución (Casos y porcentaje) de las víctimas fatales en accidentes de tránsito según condición de la víctima. Colombia, 2005 -2013 (Acumulado)	15
Figura 9	Comportamiento de las muertes de motociclistas en accidentes de tránsito según condición de la víctima. Colombia, 2005 -2013 (Anual).....	17
Figura 10	Distribución (Casos y porcentaje) de las víctimas no fatales en accidentes de tránsito según condición de la víctima. Colombia, 2005 -2013 (Acumulado)	17
Figura 11	Comportamiento de las víctimas no fatales en motociclistas en accidentes de tránsito según condición de la víctima. Colombia, 2005 -2013 (Anual).....	18
Figura 12	Distribución porcentual de las muertes de motociclistas (conductores y acompañantes) en accidentes de tránsito según tipo de accidente. Colombia, 2005 -2013 (acumulado)	18
Figura 13	Distribución porcentual de las víctimas no fatales en motociclistas en accidentes de tránsito según tipo de accidente. Colombia, 2005 -2013 (acumulado).....	19
Figura 14	Distribución porcentual de las muertes de motociclistas en accidentes de tránsito según grupo etario y condición de la víctima. Colombia, 2005 -2013 (acumulado).....	20
Figura 15	Distribución porcentual de las víctimas no fatales en motociclistas en accidentes de tránsito según grupo etario y condición de la víctima. Colombia, 2005 -2013 (acumulado)	21
Figura 16	Tasa de mortalidad de motociclistas por cien mil habitantes y por 10 mil vehículos tipo motocicletas, originada por accidentes de tránsito. Colombia, 2005 - 2012	22
Figura 17	Comportamiento de los peatones muertos y lesionados, atropellados por motociclistas. Colombia 2005- 2013.	23
Figura 18	Problemáticas identificadas según el enfoque del Programa	24

Índice de cuadros

Cuadro 1	Hogares que poseen vehículo. ECV 2011, ECV 2012, ECV 2013.....	14
Cuadro 2	Acciones a corto plazo del Programa	26
Cuadro 3	Acciones a corto plazo del Pilar estratégico de Gestión Institucional	32
Cuadro 4	Acciones a corto plazo del Pilar estratégico de Usuarios Seguros	36
Cuadro 5	Acciones a corto plazo del Pilar estratégico de Infraestructura y Vehículos.....	43
Cuadro 6	Acciones a corto plazo del Pilar estratégico de Velocidades Seguras.....	47
Cuadro 7	Acciones a corto plazo del Pilar estratégico de Atención y Rehabilitación de Víctimas	49

Presentación

En cumplimiento del Artículo 92 de la Ley 1450 del 2011, el cual establece que el Gobierno Nacional diseñará e implementará un Programa Integral de Estándares de Servicio y Seguridad Vial para el Tránsito de motocicletas el cual tendrá en cuenta, además de las motocicletas, a los actores de la vía, la adecuación de la infraestructura para la seguridad vial, y el fortalecimiento de la educación como herramienta fundamental para disminuir los indicadores de mortalidad y morbilidad asociados a este colectivo vulnerable; el Ministerio de Transporte presenta los lineamientos para el desarrollo de este programa.

Lo anterior, atiende lo dispuesto en el Plan Nacional de Seguridad Vial (en adelante el PNSV, hoy con vigencia 2011-2021), adoptado por la Resolución 2273 de agosto 6 de 2014 del Ministerio de Transporte, el cual indica que el gobierno nacional deberá desarrollar un programa integral de estándares y seguridad vial para el tránsito de motocicletas - PIESVMTM, cuyo objetivo es abordar de manera integral y sistemática las mayores debilidades encontradas en el tránsito de éste tipo de vehículos con el fin de prevenir, mitigar y reducir la accidentalidad del actor motociclista y su pasajero, lo mismo que en su relación con los demás actores de la vía. Esta acción contemplada en el PNSV desarrollará actuaciones a corto plazo (durante un periodo de 2 años), como forma de concretar las acciones establecidas en dicho instrumento de Planeación y podrá ampliarse en el tiempo si así lo amerita la situación de la seguridad vial en Colombia.

Es importante señalar que el documento busca la protección del motociclista de forma integral, indistintamente del número de ocupantes del vehículo, o del hecho de haber cancelado suma alguna para ocuparlo. Por lo tanto el término pasajero es utilizado a lo largo del documento como *"Toda persona que, sin ser conductor, se encuentra dentro o sobre un vehículo en el momento del accidente, o es arrollada mientras está subiendo o bajando del vehículo"* (Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial - OISEVI)

En consonancia con lo anterior, el Programa Integral de Estándares de Servicio y Seguridad Vial para el Tránsito de motocicletas -PIESSVTM, se presenta como una herramienta para intervenir de forma integral en el tratamiento de los problemas que afectan la movilidad segura de los motociclistas, en coherencia con la formulación del PNSV 2011-2021. Está basado en los 5 pilares propuestos a saber: *fortalecimiento institucional, comportamiento humano, vehículos, infraestructura y atención y rehabilitación a víctimas.*

En ese contexto y con el objetivo de enfrentar la problemática relacionada con la movilidad de los motociclistas y su forma de interacción con los demás actores de la vía, se diseñó y aplicó una metodología participativa para la construcción del Programa, que incluyó la caracterización desde el punto de vista cuantitativo y cualitativo, a partir de la revisión de fuentes secundarias y el análisis de fuentes primarias obtenidas por medio de grupos focales y entrevistas.

En esos escenarios realizados durante el 2013, fue posible escuchar la voz de cerca de doscientas personas, lo que permitió la identificación de los problemas y causas prioritarias que inciden sobre la ocurrencia de accidentes de tránsito que involucran motociclistas, así como recoger los insumos y recomendaciones para la formulación del PIESVMTM y otras políticas públicas relacionadas, que permita a las autoridades



encargadas, tomar decisiones orientadas a impactar sobre esta problemática que afecta a miles de vidas de colombianas y colombianos, a lo largo y ancho del país.

Para los propósitos del Programa Integral de Estándares de Servicio y Seguridad Vial para el Tránsito de motocicletas se entienden como “**Estándares de Servicio y Seguridad Vial**”, los criterios mínimos aceptables en el comportamiento esperado y deseado desde las Instituciones, el factor humano, la infraestructura, los vehículos y los sistemas de respuesta y atención a víctimas, que se deben convertir en guía para garantizar la seguridad vial de los motociclistas y de otros usuarios de la vía, que se encuentren en interacción con estos actores.

Por ello, la implementación del PIESSVTM se convierte en una apuesta de país, que convoca a todas las fuerzas Institucionales públicas y privadas y la sociedad civil, con el firme propósito de disminuir los altos costos físicos, emocionales, sociales, económicos y políticos que los accidentes de tránsito que involucran motociclistas, les imponen a las distintas comunidades.

¿Qué es un Programa Integral de Estándares de Servicio y seguridad vial para el tránsito de motocicletas?

El Programa Integral de Estándares, es un plan orientador para la planeación de acciones contextualizadas en el territorio Nacional, con responsabilidad del gobierno, las entidades territoriales y en general todos los actores relacionados con la seguridad vial, quienes deben apropiar y aplicar las acciones requeridas para garantizar la movilidad y la interrelación segura de los motociclistas con otros actores viales. Su objetivo se enfoca a la reducción de las víctimas fatales y lesionadas por accidentes de tránsito y se alinea con la visión construida, así como con sus acciones, metas y actividades.

El presente programa tiene una duración de corto plazo con acciones de gran impacto, pero dejarán lineamientos orientadores a mediano y largo plazo, que deberán ejecutarse con una estrategia similar a la que presenta este documento, para poder cumplir con la meta propuesta a largo plazo por el gobierno nacional en el marco del Plan Nacional de Seguridad Vial.

I Contexto

El desarrollo de una política clara, así como la ejecución de los proyectos y acciones que ella conlleva, indudablemente mitigará los altos costos físicos, sociales, económicos de los accidentes de tránsito, redundando en un mejoramiento de la calidad de vida para muchas personas del país. Dadas las cifras crecientes en fallecimientos del usuario motociclista, el país por primera vez ha decidido desarrollar un programa que responda de forma específica a sus necesidades, así como mitigue la severidad de las lesiones y prevenga de forma eficiente los accidentes con este actor.

Al respecto, este programa se desarrolla en un marco político mundial que evidencia el firme compromiso con el incremento de la seguridad vial de todos los usuarios de la vía. Así, en primera instancia, Colombia firmó el Decenio de Acción para la Seguridad Vial y el plan mundial de las Naciones Unidas, el cual proporciona unos lineamientos generales de las medidas a implementar para mejorar las condiciones de seguridad vial mundiales en diez años, con el fin de salvar aproximadamente cinco millones de vidas para el año 2020 en todo el planeta.

El Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 - PNSV se constituye en la carta de navegación que orienta y propicia medidas concertadas, indicativas e integrales en todo el territorio nacional, fomentando la formulación e implementación de políticas y acciones a nivel nacional, regional, departamental y municipal, con el objetivo de reducir las víctimas fatales y no fatales por accidentes de tránsito, independiente de la condición de la víctima. El PNSV busca como objetivo general reducir el número de víctimas fatales por accidentes de tránsito en un 26% a nivel nacional para el año 2021. Asimismo, propone como objetivo específico el reducir la mortalidad en un 27% del usuario de la moto, para este mismo periodo.

En este sentido, el proceso de ajuste que surtió el PNSV buscó aportar a la política nacional en seguridad vial por medio de un trabajo concertado que involucró y empoderó a la sociedad civil, y en especial a este colectivo vulnerable, los motociclistas, al sector privado y al público de las regiones y el sector central del país, para contar con una herramienta de política contextualizada que diera respuesta a las principales problemáticas generadas por la movilidad insegura.

Es así como, una de las grandes debilidades encontradas en el desarrollo del diagnóstico del PNSV fue la situación de los motociclistas, que con una participación cada vez mayor en los accidentes de tránsito, evidencian su alta vulnerabilidad en el sistema de movilidad. Por este motivo, el PNSV incluye diversas estrategias que de forma integral deberán contrarrestar la tendencia de participación creciente que en hechos viales presenta este usuario de la vía, a través del desarrollo de programas y acciones intersectoriales e interinstitucionales que permitirán resultados positivos en el corto, mediano y largo plazo.

Figura 1 Plan Nacional de Seguridad Vial con las acciones asociadas al actor motociclista 2011-2021.

PILAR ESTRATÉGICO DE ATENCIÓN Y REHABILITACIÓN A VÍCTIMAS.	Fortalecer y promover los mecanismos de acceso a los programas de terapia ocupacional a las víctimas de traumatismos relacionados con tránsito.
	Promover programas educativos y de formación para el trabajo a las víctimas de traumatismos relacionados con el tránsito.
	Diseñar e implementar el programa de generación de oportunidades laborales para las víctimas de los traumatismos relacionados con el tránsito en condición de discapacidad
PILAR ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTUR A	Impulsar la creación del sistema integral de acompañamiento que oriente a familiares y víctimas de accidentes de tránsito.
	Definir y actualizar las especificaciones técnicas para una infraestructura vial segura.
	Modernizar y ampliar integralmente el sistema de semaforización, y mejorar e incrementar el sistema de señalización.
	Implementar medidas para la intervención integral en puntos críticos de accidentalidad.
PILAR ESTRATÉGICO DE VEHÍCULOS	Formular e implementar el plan de mantenimiento preventivo y correctivo de la infraestructura vial
	Impulsar la armonización con la normatividad internacional, la homologación y la creación de laboratorios de ensayo y calibración, dirigidos a los vehículos tipo motocicletas, importados y/o ensamblados en el país. Reglamentación técnica para los elementos de protección del motociclista.
PILAR ESTRATÉGICO DE COMPORTAMIENT O HUMANO	Formular e implementar el programa integral de estándares de servicio y seguridad vial para el tránsito de motocicletas
	Diseñar e implementar el programa integral de apoyo y seguimiento a los cursos de reeducación y sensibilización de los centros integrales de atención CIA
	Desarrollar la capacitación para los conductores en relación con el compartir el espacio público donde se acepte el derecho a la vía y a la vida del otro
	Desarrollar esquemas y estrategias para el control de comportamientos riesgosos para la seguridad vial.
	Diseñar e implementar estrategias de información, formación y comunicación en colectivos específicos.
PILAR ESTRATÉGICO DE COMPORTAMIENT O HUMANO	Estructurar el programa de licencias diferenciadas.
	Formular e implementar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial de empresas, organizaciones o entidades, públicas y privadas, atendiendo lo establecido en la Ley 1503, el Decreto 2851 y la resolución 1565 de 2014.

Fuente: Elaboración Ministerio de Transporte con base en el PNSV 2013-2021

II Marco teórico

El abordaje de la gestión de la seguridad vial puede basarse en distintos enfoques sistémicos, por lo cual, este Programa se fundamentará en dos mundialmente reconocidos, que facilitan la comprensión del fenómeno de la accidentalidad vial y su intervención desde la política pública, en consonancia al PNSV 2011-2021.

El primero es un referente de política, conocido como el Decenio de Acción para la seguridad Vial 2011-2020 y su Plan Mundial (Asamblea General de las Naciones Unidas, 2011), basado en el Informe Mundial sobre prevención de las lesiones causadas por el tránsito (Organización Mundial de la Salud; Banco Mundial, 2004). El Plan Mundial estableció como objetivo estabilizar y posteriormente reducir a la mitad los fallecimientos ocurridos por accidentes de tránsito para el año 2020. Así mismo, el Decenio de Acción da indicaciones claras sobre la estructura necesaria

para abordar de manera eficiente la gestión de la seguridad vial, proponiendo medidas a ser implementadas, basado en los siguientes cinco pilares: 1) Gestión de la seguridad vial, 2) Vías y movilidad más seguras, 3) Vehículos más seguros, 4) Usuarios de vías de tránsito más seguros y 5) Respuesta tras los accidentes.

Figura 2 Pilares para la gestión de la seguridad vial

Pilar 1 Gestión de la seguridad vial	Pilar 2 Vías de tránsito y movilidad más seguras	Pilar 3 Vehículos más seguros	Pilar 4 Usuarios de vías de tránsito más Seguros	Pilar 5 Respuesta tras los accidentes
“Alentar la creación de alianzas multisectoriales y la designación de organismos coordinadores que tengan capacidad para elaborar estrategias, planes y metas nacionales en materia de seguridad vial y para dirigir su ejecución, basándose en la recopilación de datos y la investigación probatoria para evaluar el diseño de contramedidas y vigilar la aplicación y la eficacia.”	“Aumentar la seguridad intrínseca y la calidad de protección de las redes de carreteras en beneficio de todos los usuarios de las vías de tránsito, especialmente de los más vulnerables (por ejemplo, los peatones, los ciclistas y los motociclistas). Ello se logrará mediante la aplicación de evaluaciones de la infraestructura viaria y el mejoramiento de la planificación, el diseño, la construcción y el funcionamiento de las carreteras teniendo en cuenta la seguridad.”	“Alentar el despliegue universal de mejores tecnologías de seguridad pasiva y activa de los vehículos, combinando la armonización de las normas mundiales pertinentes, los sistemas de información a los consumidores y los incentivos destinados a acelerar la introducción de nuevas tecnologías.”	“Elaborar programas integrales para mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito. Observancia permanente o potenciación de las leyes y normas en combinación con la educación o sensibilización pública para aumentar las tasas de utilización del cinturón de seguridad y del casco, y para reducir la conducción bajo los efectos del alcohol, la velocidad y otros factores de riesgo.”	“Aumentar la capacidad de respuesta a las emergencias ocasionadas por los accidentes de tránsito y mejorar la capacidad de los sistemas de salud y de otra índole para brindar a las víctimas tratamiento de emergencia apropiado y rehabilitación a largo plazo.”

Fuente: elaboración propia con base en (World Health Organization , 2011)

En el segundo, el Programa se acoge al enfoque del sistema seguro, el cual también es recomendado desde el Plan del Decenio de Acción, el cual busca que los elementos de diseño de infraestructura, de velocidad y del vehículo, consideren las tolerancias humanas, para que se genere un “sistema seguro” que da cabida al error humano. (Mendoza & Abarca, 2011)

Este enfoque reconoce que son necesarios los actuales esfuerzos de información y formación del usuario en torno al uso responsable del sistema de movilidad, así como las actividades de control de comportamiento. No obstante, reconoce que aunque los usuarios estén bien formados, reconozcan y entiendan el riesgo, el error humano es inevitable. En ese sentido, el sistema seguro debe incluir el error humano en el diseño del sistema vial, en los vehículos y en las velocidades permitidas. (Government of South Australia. Department for Transport, Energy and Infrastructure, 2008)

Por tal razón, el centro de este enfoque es la tolerancia del cuerpo humano a los impactos y fuerzas físicas que se ejercen sobre el cuerpo humano que puede producir heridas graves o mortales (ver figura 3), el cual presenta cuatro áreas de acción: a) Carreteras y entornos seguros, los cuales se deben diseñar, construir y mantener con el fin de reducir el riesgo de accidentes y minimizar sus consecuencias. b) Velocidades más seguras, se deben establecer límites de velocidad que deben contemplar los riesgos de la infraestructura y se deben promover las velocidades bajas para la reducción de las heridas graves o fatalidades. c) Usuarios más seguros, estos deben seguir siendo informados sobre el uso seguro del sistema vial, así como se debe controlar el otorgamiento de licencias y a los comportamientos que no cumplan las reglas establecidas. d) Vehículos más

seguros, el cual involucra el diseño y mantenimiento de los vehículos para reducir el riesgo de accidentes (ibid).

El Sistema seguro se basa en los siguientes principios:

- ✓ Asegura que los niveles de energía liberada sean menores que los que pudieran causar accidentes con víctimas fatales.
- ✓ Responsabilidades compartidas entre usuarios del sistema y diseñadores/encargado del sistema, lo cuales son, entre otros: la industria automotriz, la Policía, los políticos, los órganos legislativos, los servicios de salud, el sistema judicial, las instituciones educativas y las organizaciones no gubernamentales.
- ✓ Fomenta las intervenciones innovadoras y las asociaciones para el logro de los objetivos, en donde se deberían incluir, aparte de la gestión intersectorial del nivel público, a las Organizaciones No Gubernamentales ONG's, a la sociedad civil, y al sector privado para el desarrollo y ejecución de actividades. (Dirección General del Tráfico de España, 2010)

Figura 3 Aspectos constitutivos del enfoque del sistema seguro



Fuente: Elaboración propia basado en http://www.kiwirap.org.nz/safe_road_system.html

Con base en estas dos miradas frente a la gestión de la seguridad vial y alimentado por el diagnóstico elaborado frente al actor motociclista, este Programa estructura las intervenciones en ella contenidas, por medio de cinco pilares fundamentales en el cual enfocará sus principales esfuerzos. (Ver figura 4).

Figura 4 Pilares Estratégicos



Fuente: Elaboración propia

III Proceso Metodológico y Diagnóstico inicial

Tal como se describió anteriormente, la construcción del PIESSVTM, fue posible a partir de la aplicación de diferentes momentos metodológicos que en principio permitieron caracterizar, con un importante grado de profundidad, la problemática que afecta a este grupo vulnerable y a otros actores viales que interactúan con ellos en los procesos de movilidad, la cual no es otra metodología que la ya tradicional de un ciclo de planificación integrada al desarrollo de una serie de etapas consecutivas, que se siguieron de modo sistemático en concordancia de la siguiente manera:

- A. Proceso metodológico
 - A.1 Taller participativo
- B. Diagnóstico de la situación de la seguridad vial de los motociclistas
 - B.1 Caracterización Cualitativa
 - B.2 Caracterización Cuantitativa
- C. Diseño y Elaboración del programa integral de estándares de servicio y seguridad vial para el tránsito de motocicletas
- D. Puesta en Marcha del PIESSVTM

3.1 Taller participativo

La aplicación de los diferentes momentos metodológicos requirió la revisión de fuentes documentales, estudios previos y bases de datos cuantitativas cuya combinación aproximan al análisis de situación. La anterior información es triangulada con los resultados de la aplicación de metodologías de la investigación cualitativa como lo son por una parte: el desarrollo de quince (15) consultas y mesas técnicas con actores claves de orden institucional sectorial e intersectorial, la empresa privada y la sociedad civil organizada, todas celebradas en la ciudad de

Bogotá, a quienes se les aplicó entrevista semiestructurada; y la realización de trabajo de campo local en once (11) ciudades priorizadas, donde se desarrollaron dos secciones: mesas locales con autoridades de tránsito, aplicando entrevistas semiestructuradas y grupos focales, que contaron con la participación de aproximadamente 200 usuarios de motocicletas, ya fuera que su uso tenga propósitos recreacionales, de transporte propio y del grupo familiar o como medio para el ejercicio de su actividad laboral. Toda la información recaudada desde el ejercicio cualitativo se organizó en categorías desde dos ámbitos: (i) entendimiento común de la problemática y sus contextos y (ii) definición de prioridades y consenso en las soluciones, las cuales posteriormente orientaron el énfasis de los programas que debían ser desarrollados.

Las citadas mesas de trabajo se desarrollaron bajo el trabajo metodológico que se describe a continuación:

- **Mesas Nacionales:** Se realizaron 15 mesas de trabajo con las instituciones del orden nacional y distrital en las que participaron 35 personas, procedentes de las entidades que se listan en la figura 5.

Figura 5 Entidades participantes en las Mesas Nacionales

Organizaciones de la Sociedad Civil y de la Industria Automotriz	Entidades del Gobierno o con funciones públicas	Academia
<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Asociación de Motociclistas de Colombia <input type="checkbox"/> Asociación de Víctimas Por La Vida Por La Vía Contra La Violencia Vial <input type="checkbox"/> Asociación Nacional de Empresarios de Colombia - ANDI <input type="checkbox"/> Ensambladores de motocicletas <input type="checkbox"/> Comercializadora Inducascos S.A. <input type="checkbox"/> Federación de comerciantes del sector automotriz <input type="checkbox"/> Cruz Roja Colombiana - Atención a víctimas 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Senado de la República- Cámara de representantes <input type="checkbox"/> Ministerio de Transporte <input type="checkbox"/> Instituto Nacional de Vías - INVIAS <input type="checkbox"/> Ministerio de Educación Nacional <input type="checkbox"/> Dirección Nacional de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional <input type="checkbox"/> Secretaría de Movilidad de Bogotá <input type="checkbox"/> Federación Colombiana de Municipios -Dirección Nacional Simit (Sistema Integrado de Información de Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito) <input type="checkbox"/> Bomberos 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Universidad Javeriana <input type="checkbox"/> Universidad del Valle

Fuente: Elaboración propia. Observatorio Nacional de Seguridad Vial - ONSV

Estas mesas se desarrollaron utilizando como instrumento entrevistas semiestructuradas con las que se construyeron las categorías de análisis para este grupo de trabajo. La estructura del cuestionario aplicado responde a los pilares de la Década de Acción para la Seguridad Vial propuesta por la organización Mundial de la Salud y fue la siguiente:

- Los conductores.
- Las conductas de riesgo.
- La Infraestructura.
- La seguridad de las motocicletas y equipos de protección.
- Los Organismos de Tránsito.
- La normativa.

- Acciones prioritarias para enfrentar los accidentes de tránsito que afectan a los motociclistas y responsables de su ejecución desde la óptica de los participantes.

- **Mesas locales.** Para la realización del trabajo de campo en diversos territorios se priorizaron 11 ciudades teniendo en cuenta los siguientes criterios de priorización: (i) Tasa de mortalidad en accidente de tránsito donde estuvo involucrada una motocicleta. (ii). Parque automotor de motocicletas. (iii) Voluntad política para el análisis y abordaje del tema. En consecuencia las ciudades priorizadas fueron: Bogotá, Bucaramanga, Cali, Cartagena, Medellín, Montería, Neiva, Sincelejo, Valledupar, Villavicencio y El Yopal.

En las mesas locales se convocó a las autoridades relacionadas con la temática, adoptando como instrumento de investigación entrevistas semiestructuradas y para el encuentro con los motociclistas se aplicó la técnica de grupos focales cuyas preguntas orientadoras se relacionaron con las mismas categorías de análisis de las entrevistas semiestructuradas aplicadas en las mesas nacionales y locales. Las sesiones de trabajo estuvieron organizadas de la siguiente manera:

- **Sesión 1.** Autoridades de tránsito de la ciudad y los municipios aledaños, Secretaría de Salud, Secretaría de Educación, Comandantes de la Policía de Tránsito y Transporte y Delegado Territorial del Ministerio de Transporte.
- **Sesión 2.** Motociclistas.

El análisis situacional con todos los insumos cuantitativos y cualitativos recaudados se realizó bajo el enfoque del sistema seguro, el cual se centra en el carácter multicausal de los accidentes de tránsito, en los factores que no permiten la tolerancia humana al accidente, relacionando los aspectos constitutivos de este modelo: los usuarios, la infraestructura, la velocidad y los vehículos.

3.2 Diagnóstico de la situación de la seguridad vial de los motociclistas

3.2.1 Caracterización cuantitativa

Las características socio-económicas y la pluralidad de condiciones de acceso tienen un efecto directo sobre los vehículos que se comercializan en cada región, es así como los vehículos de doble tracción han sido predominantes en zonas montañosas o las bicicletas en pequeños municipios. Sin embargo, hoy se cuenta con mejores vías que en el pasado, de mayores especificaciones, con mayor frecuencia en su mantenimiento y trazados más rápidos y seguros.

Por esta razón, el criterio de decisión al momento de adquirir un vehículo ha evolucionado en el país, siendo el costo y la facilidad de desplazamiento los mayores atractivos para adquirir una motocicleta en comparación con otras alternativas vehiculares.

Las motocicletas son consideradas uno de los vehículos más costo-eficientes en términos de economía de transporte, dado su bajo consumo de combustible en relación con otros vehículos y el costo de su adquisición y mantenimiento, que supone un gasto que resulta inferior comparado con cualquiera de los demás medios de transporte motorizado. Así mismo, las motocicletas pueden alcanzar altas

velocidades, permiten maniobras de desplazamiento rápido, pero no ofrecen ninguna protección al motociclista, aspectos que permiten igualmente caracterizarlas como un muy riesgoso medio de transporte.

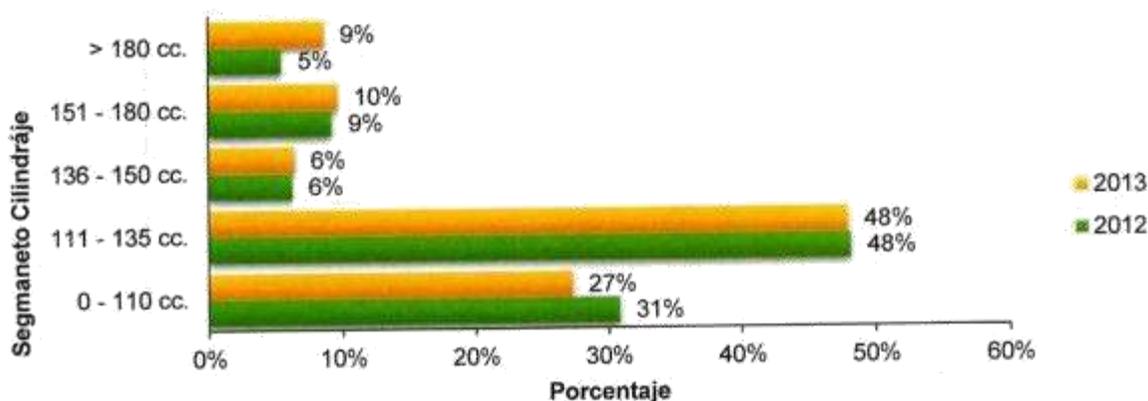
De otra parte, según cifras del Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas, no puede desconocerse que en el país, las motocicletas ha ganado un lugar especial entre los usuarios de los medios de transporte debido a múltiples beneficios; entre ellas se constata la utilización de esta como un elemento de trabajo (21,6%), como medio de transporte principal (72,5%), o como medio de transporte alternativo (4%). Estas cifras son signo del alto impacto económico y social que tiene hoy en día este tipo de vehículo (Comité de Ensambladoras de Motos Japonesas, 2013).

Entre todos los países de la región, Colombia ocupa el segundo lugar en la producción de motocicletas, después de Brasil. Esta industria se ha posicionado de manera significativa, de tal manera que mientras en el año 2001 se produjeron 53.497 unidades, en el 2013 la cifra ascendió a 620.837 unidades, lo que representa un incremento superior al mil por ciento y en el último año (2013), el consumo aparente de motos, contabilizando la producción local y las importaciones menos las exportaciones se ubicó en 660.849 unidades.

Entre tanto, las cifras del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) revelan que las ventas de motocicletas nuevas a diciembre de 2013 se incrementaron en 10% con respecto al año inmediatamente anterior, alcanzando las 626.883 unidades matriculadas. Las cifras del RUNT también revelan que las matrículas de motocicletas nuevas en el primer semestre de 2014 ascienden a 320.430 unidades, presentando un incremento del 6% comparado con el mismo periodo del año inmediatamente anterior.

El 91% de las motocicletas matriculadas en el 2013 corresponde a un cilindraje inferior a 180 c.c.; dadas sus características técnicas de servicio y precio son las más utilizadas como medio de transporte y de trabajo (reparto de pequeñas mercaderías a domicilio o distribución de correos y paquetes).

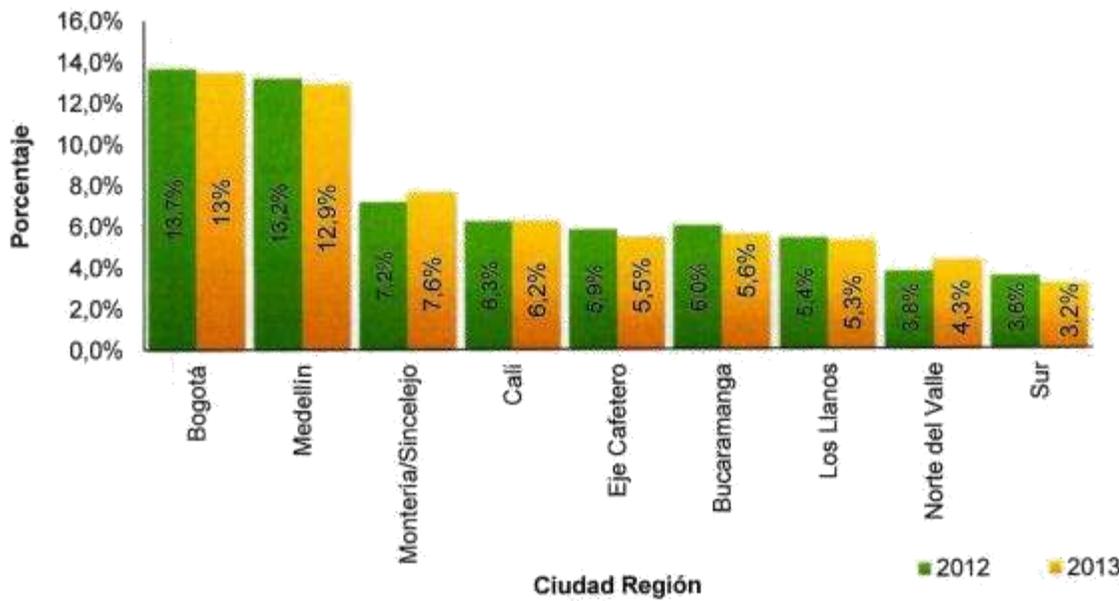
Figura 6 Venta de motocicletas según la participación por segmento cilindraje, 2013



Fuente: Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT. - Cálculos. Asociación Nacional de Industriales - ANDI

Las ciudades con la mayor proporción de motos matriculadas en el país en 2013 son Bogotá con el 13% y Medellín con el 12.9%.

Figura 7 Venta de motocicletas según la participación por ciudad región en 2013



Fuente: Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT.
Cálculos. Asociación Nacional de Industriales - ANDI

Así mismo, según el DANE, para el 2012, el 20,6% de los hogares colombianos poseía una motocicleta, indicador que aumenta al 23,1% en el 2013, que equivale a decir que por cada cuatro (4) hogares, en uno (1) se cuenta con este tipo de vehículos, hecho significativo en términos de penetración en la vida cotidiana de la población colombiana.

Cuadro 1 Hogares que poseen vehículo. ECV 2011, ECV 2012, ECV 2013.

Tipo de vehículo		2011		2012		2013	
		Total(*)	%	Total(*)	%	Total(*)	%
Carro particular	Total Nacional	1.777	13,9	1.792	13,7	1.784	13,3
	Cabecera	1.663	16,6	1.678	16,5	1.664	15,6
	Resto	114	4,1	114	4	119	4,1
Motocicletas	Total Nacional	2.310	18	2.685	20,6	3.105	23,1
	Cabecera	1.871	18,7	2.133	20,9	2.460	23,4
	Resto	439	15,7	551	19,2	644	22,2

(*) Resultados en miles

Cantidad de Carros y Motos por hogar ECV 2011		Cantidad de Carros y Motos por hogar ECV 2012		Cantidad de Carros y Motos por hogar ECV 2013	
85,1% 1 Carro	86,9% 1 moto	85,4% 1 Carro	86,9% 1 moto	85,6% 1 Carro	89,5% 1 moto
14,9% Más de un carro	10,1% Más de 1 moto	14,6% Más de un carro	10,1% Más de 1 moto	14,4% Más de un carro	10,5% Más de 1 moto

Fuente: DANE. Encuesta Calidad de Vida - ECV 2011, ECV 2012, ECV 2013. Datos expandidos con proyecciones de población con base en los resultados del Censo 2005.

En cuanto a la relación entre las motos y la ocurrencia de accidentes de tránsito, es indiscutible que en Colombia los motociclistas, tanto conductores como pasajeros, se han convertido en el grupo más vulnerable o principalmente afectado dentro de los actores de la vía, con una participación del 44,28% en la mortalidad total de acuerdo con el documento Forensis 2013 elaborado por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses - INMLCF.

El Estudio de caracterización de los motociclistas colombianos (Corporación Fondo de Prevención Vial - Fundación Ciudad Humana, 2009), refiere que más de la mitad de los motociclistas (59,8%) aprendió a conducir motocicletas cuando tenía entre 15 y 20 años de edad y que 15,6% lo aprendió a hacer cuando tenía 14 años o menos, revelando, por una parte, la adquisición de experiencia desde edades

tempranas y, por otra, la mayor exposición al riesgo al conducir un vehículo automotor cuando se tienen esas edades. Al respecto, 31% de los motociclistas accidentados tiene entre 15 y 24 años de edad (ver Figura 8), si a esto se suma que el 50% de los motociclistas accidentados, como en el caso de Bogotá, tiene su licencia de conducción desde hace menos de 2 años y 25% hace menos de 10 meses (Secretaría Distrital de Movilidad, 2014), se concluye que la poca pericia en la conducción de motocicletas y el inicio de la actividad en edades tempranas se constituyen en un mayor factor de riesgo de accidentalidad en estos vehículos.

En cuanto a los conocimientos adquiridos, se evidencia que, por ejemplo en Bogotá, el 39% de los motociclistas aprendieron las normas de tránsito en el colegio, el 16% en escuelas de conducción, y 30% por iniciativa propia. Asimismo, se encontraron levemente debajo del promedio de conocimiento de las normas de tránsito (47%), frente a los conductores de vehículos motorizados en esta ciudad. (Secretaría de Movilidad de Bogotá, 2009), lo cual indica una necesidad clara de revisar el proceso de formación de este actor.

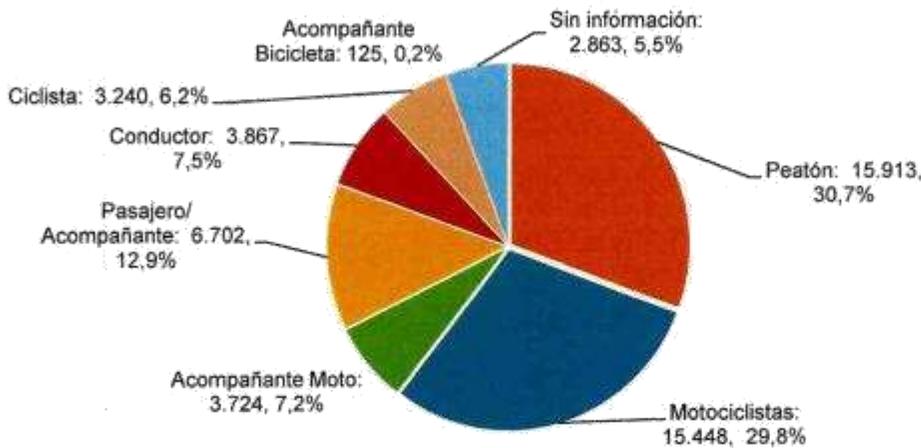
No obstante, no solo este factor, ni los demás mencionados anteriormente, presentan incidencia en la accidentalidad. De hecho, la cantidad de horas diarias de utilización de las motocicletas muestra un factor alto de exposición: una quinta parte de motociclistas (20,9%) conduce entre 5 a 7 horas al día, otra quinta parte (19%) conduce entre 8 y 10 horas al día y 12,2% de los conductores lo hace más de 10 horas diarias; es decir más de la mitad (52,1%) de los motociclistas en el país conduce motocicletas entre 5 y 10 horas diarias (Corporación Fondo de Prevención Vial - Fundación Ciudad Humana, 2009).

Frente a los elementos de protección, el informe “Casos para motociclistas: revisión institucional, legal, de mercado y técnica sobre su seguridad” revela que cerca de 40% de los motociclistas fallecidos en accidentes de tránsito presentó trauma craneoencefálico. Asimismo muestra que más de 95% de los motociclistas usaba casco al momento del evento. Aunque el informe no mencionó si el casco se llevaba abrochado o no, ni las características de éstos, deja ver que “los cascos que están disponibles en el mercado, en su mayoría, no ofrecen los niveles de seguridad solicitados en la norma” (Corporación Fondo de Prevención Vial, 2014).

Los elementos anteriormente mencionados permiten caracterizar algunos de los hechos usuales en la población motociclista frente al factor humano. Sin embargo, es claro que los hechos en que este actor participa no son atribuibles únicamente a sus comportamientos, dado que los demás actores de la vía contribuyen a su situación de seguridad en el país.

En Colombia, de acuerdo con las cifras del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses - INMLCF, entre el 2005 y el 2013, las principales víctimas de accidentes de tránsito han sido los usuarios de la motocicleta (Conductores y acompañantes). Durante este periodo de análisis, las víctimas fatales de accidentes de tránsito, usuarios de la motocicleta, llegó a las 19.172 (15.448 conductores y 3.774 acompañantes); cifra que equivale al 37% del total de víctimas fatales en accidentes de tránsito, ubicándose junto con los peatones como los actores más vulnerables en la vía. (Figura 8).

Figura 8 Distribución (Casos y porcentaje) de las víctimas fatales en accidentes de tránsito según condición de la víctima. Colombia, 2005 -2013 (Acumulado)

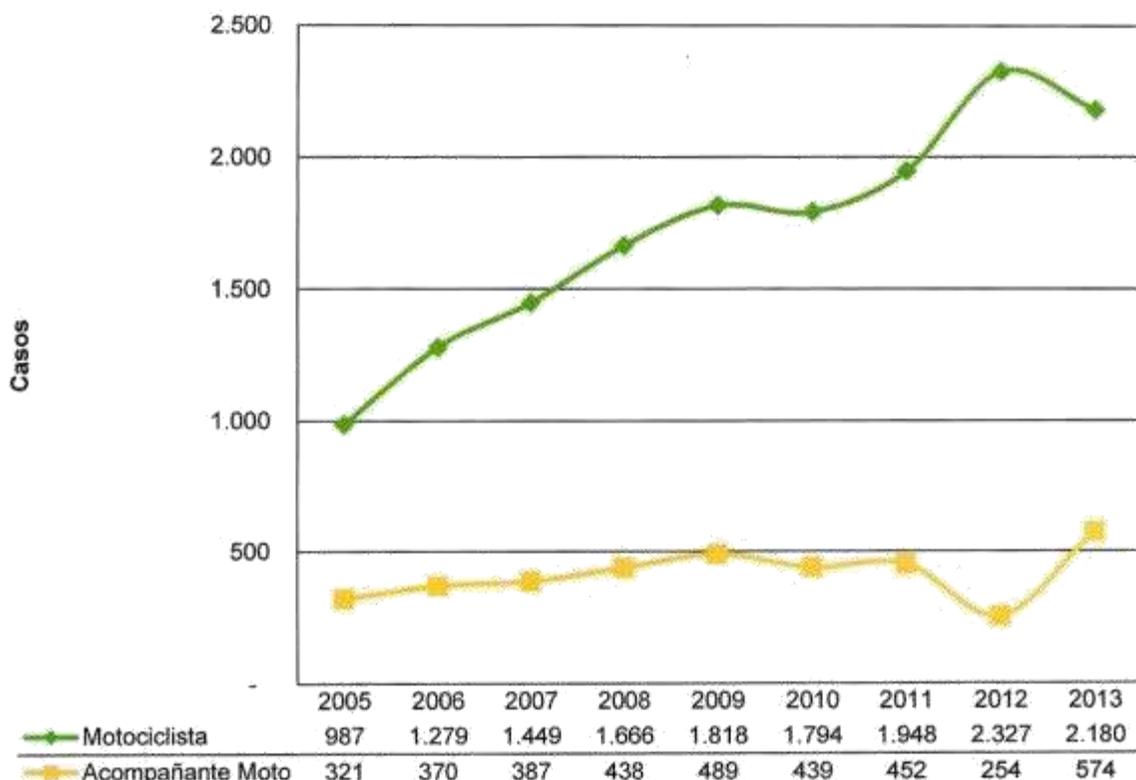


Elaboración Observatorio Nacional de Seguridad Vial -Ministerio de Transporte, con base en los datos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

Por otro lado, al analizar el comportamiento histórico de las muertes en motociclistas, se evidencia hasta el 2011, tanto para conductores como para acompañantes, una tendencia constante al incremento, con excepción del 2010; año en el que se registró un leve descenso en las muertes en accidentes de tránsito, que con respecto al año 2009, representó una disminución del 1,3% en las víctimas en condición de conductor de motocicleta y del 10,2% en las víctimas fatales en condición de acompañantes.

Como se observa en la figura 9, a partir del 2012 el comportamiento de los conductores y acompañantes de motocicletas como víctimas fatales en accidentes de tránsito sigue tendencias diferentes. Así, mientras los conductores registran con relación al 2011 un incremento equivalente al 19,5%, las víctimas fatales en condición de acompañantes registran una disminución del 43,8%. Esta tendencia se revierte en el 2013, cuando las muertes en motociclistas en condición de conductor registran un descenso equivalente al 6,3% con respecto al año inmediatamente anterior, en tanto que el incremento en las víctimas fatales como acompañantes de motocicleta alcanza el 126%.

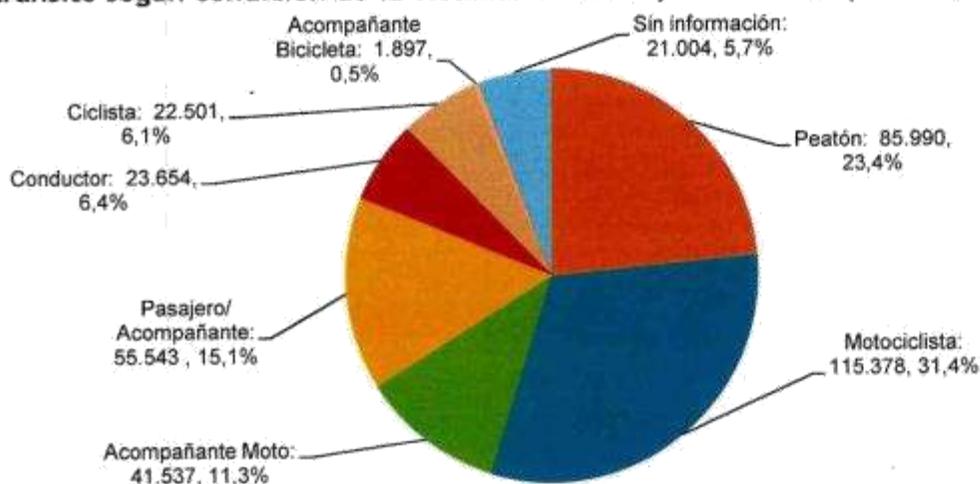
Figura 9 Comportamiento de las muertes de motociclistas en accidentes de tránsito según condición de la víctima. Colombia, 2005 -2013 (Anual)



Elaboración Observatorio Nacional de Seguridad Vial -Ministerio de Transporte, con base en los datos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

Así mismo, respecto a las víctimas no fatales en accidentes de tránsito registradas por el INMLCF entre el 2005 y el 2013, los usuarios de la motocicleta reportaron 156.915 víctimas (115.378 conductores y 41.537 acompañantes) alcanzando el 42,7% y ubicándose como los actores más vulnerables de la movilidad vial en este tipo de lesiones, por encima de los peatones que representan el 23,4% del total de víctimas no fatales reportadas para el periodo de análisis. (Figura 10)

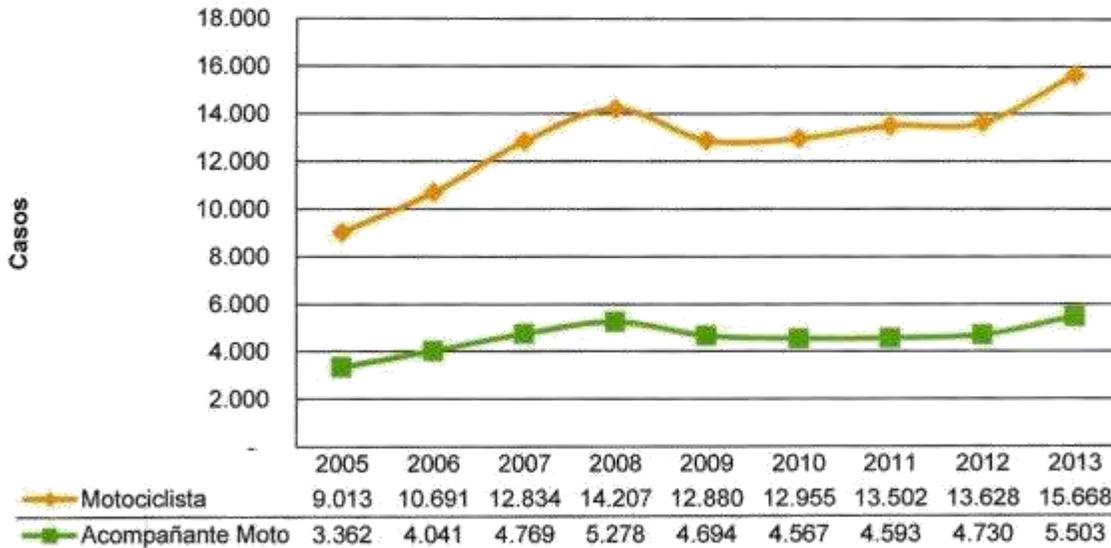
Figura 10 Distribución (Casos y porcentaje) de las víctimas no fatales en accidentes de tránsito según condición de la víctima. Colombia, 2005 -2013 (Acumulado)



Elaboración Observatorio Nacional de Seguridad Vial -Ministerio de Transporte, con base en los datos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

El comportamiento histórico de las víctimas no fatales en accidentes de tránsito como usuarios de la motocicleta se ilustra en la Figura 11.

Figura 11 Comportamiento de las víctimas no fatales en motociclistas en accidentes de tránsito según condición de la víctima. Colombia, 2005 -2013 (Anual)



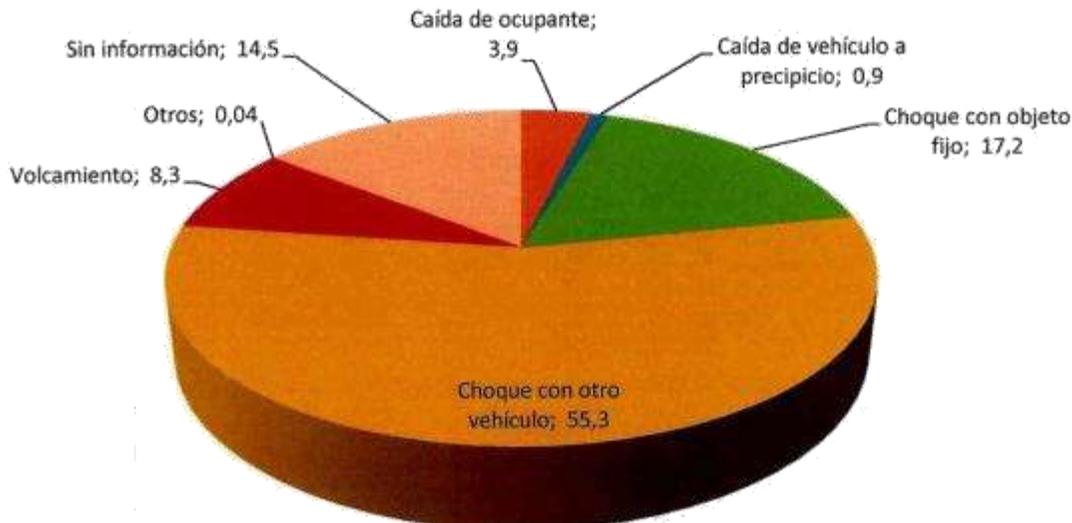
Elaboración Observatorio Nacional de Seguridad Vial -Ministerio de Transporte, con base en los datos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

Como se puede observar, los motociclistas tanto conductores como acompañantes, víctimas de lesiones no fatales, presentan entre el 2005 y el 2013, una tendencia constante al incremento, con excepción de un leve descenso registrado en el 2009 equivalente al 9,3% para los conductores de motocicleta y al 11,1% para los acompañantes. A partir de este año, los motociclistas como víctimas no fatales en accidentes de tránsito retoman su tendencia creciente, registrando en el 2013, la tercera variación más alta del periodo analizado, ubicándose, con respecto al 2012, en el 15% para los conductores y en el 16,3% para los acompañantes de motocicleta.

Por otra parte, el mayor número de accidentes de tránsito fatales en motociclistas se presenta al chocar con otro vehículo, con un 55,3%, entre el 2005 y el 2013, este tipo de hechos cobró la vida de 10.601 motociclistas (conductores y acompañantes). El siguiente tipo de accidente que se presenta con mayor frecuencia, con 3.288 casos, que equivalen al 17,2% del total de muertes en motociclistas reportadas por el INMLCF para el periodo analizado, es el choque con objeto fijo (sardineles, postes, otros vehículos estacionados, etc.). El volcamiento cobró la vida de 1.588 motociclistas y representa el 8,3%.

Estos datos llaman la atención sobre la necesidad de revisar los requisitos exigidos a los conductores de motocicletas en relación con las habilidades requeridas para maniobrar este tipo de vehículos, los que se caracterizan por su alta inestabilidad, pero también a evaluar las características de la infraestructura desde un enfoque diferencial en términos de movilidad segura para los usuarios de la motocicleta.

Figura 12 Distribución porcentual de las muertes de motociclistas (conductores y acompañantes) en accidentes de tránsito según tipo de accidente. Colombia, 2005 -2013 (acumulado)



Elaboración Observatorio Nacional de Seguridad Vial -Ministerio de Transporte, con base en los datos del: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

Es importante anotar, que con respecto a las víctimas no fatales en accidente de tránsito en condición de motociclistas, la mayor incidencia se deriva de los choques con otro vehículo que representa el 87,25% (136.912) del total de casos de motociclistas lesionados reportados por el INMLCF, como ya se mencionó, este tipo de vehículos se caracteriza por su inestabilidad y la exigencia de pericia para su conducción, situación que se ve reforzada por la interacción con otros actores de la vía. La Figura 13 muestra la distribución porcentual de las víctimas no fatales en accidente de tránsito en condición de motociclistas según tipo de accidente.

Figura 13 Distribución porcentual de las víctimas no fatales en motociclistas en accidentes de tránsito según tipo de accidente. Colombia, 2005 -2013 (acumulado)



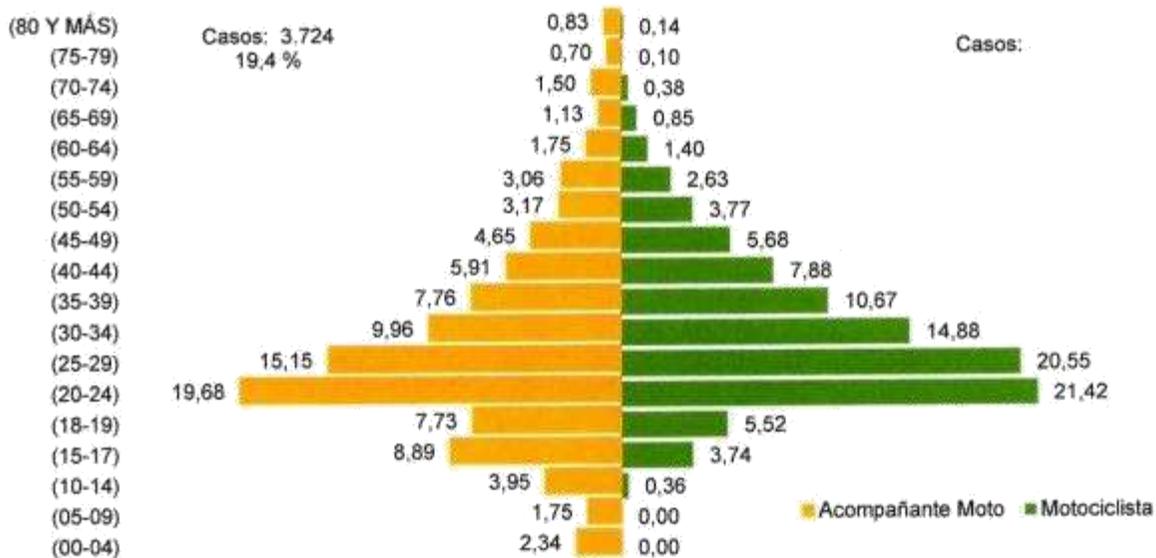
Elaboración Observatorio Nacional de Seguridad Vial -Ministerio de Transporte, con base en los datos del: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

Las Figura 14 y 15 muestran la distribución porcentual de las víctimas fatales y no fatales, respectivamente, en los usuarios de la motocicleta en accidente de tránsito según grupo etario y condición de la víctima para el periodo 2005 -2013. Tanto para las muertes como para los lesionados en condición de motociclistas (conductores y pasajeros) en accidentes de tránsito, existe una concentración histórica en la población entre los 20 y los 39 años de edad, que equivale durante los 9 años que conforman el periodo analizado, al 64,6% de los casos registrados en el país para las lesiones fatales y al 53,55% para las lesiones no fatales.

Sin embargo, el mayor porcentaje de víctimas fatales para este fenómeno se presenta entre los 20 y los 24 años con el 21,1%, seguido del grupo etario entre los 25 y los 29 años con el 19,5%, grupos etarios que se consideran como los de mayor productividad de la población. Un comportamiento similar se registra en el caso de las víctimas no fatales.

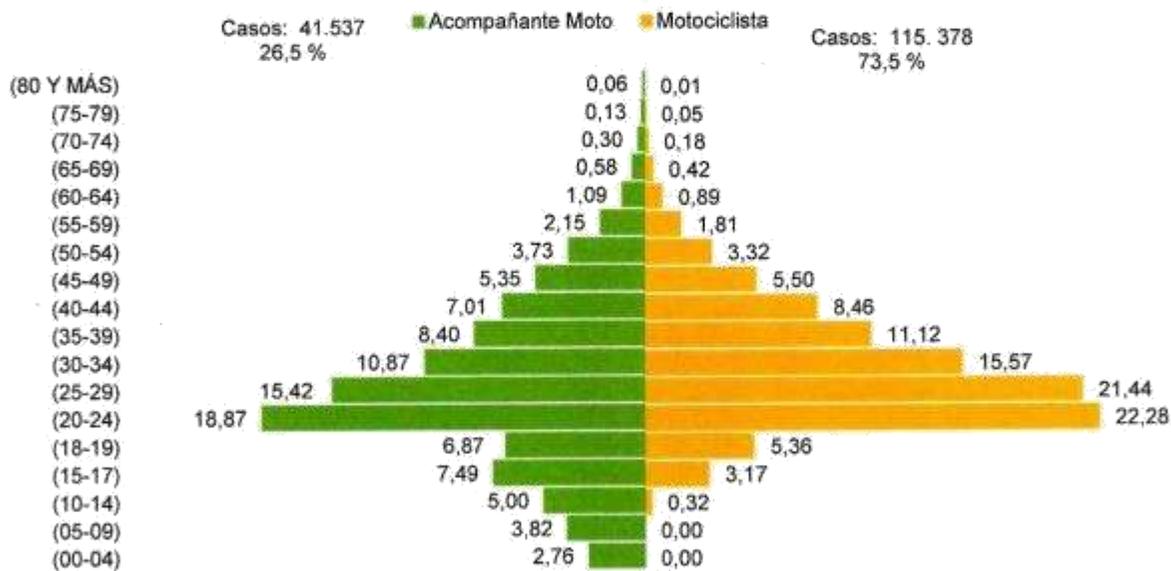
No obstante, es necesario resaltar que entre el 2005 y el 2013 resultaron lesionados como usuarios de motocicleta, 5.534 niños y niñas menores de 14 años, de los cuales 354 fallecieron, y de estos 152 eran menores de 10 años que en el momento del accidente se encontraban en condición de acompañantes de motocicletas. Por lo que debido a su alta vulnerabilidad en este tipo de vehículos a nivel nacional, se hace necesario revisar la legislación sobre el particular, así como promover la movilidad segura de este grupo poblacional y no exponerlos a riesgos. Más aún cuando el Código de Infancia y Adolescencia (Ley 1098 de 2006) establece en su artículo 7° la protección integral de los niños, niñas y adolescentes, lo que supone contar con acciones ejemplarizantes en aras de garantizar los derechos de este grupo poblacional, prevenir su amenaza o vulneración y procurar la seguridad del restablecimiento inmediato de sus derechos en caso de que sean vulnerados.

Figura 14 Distribución porcentual de las muertes de motociclistas en accidentes de tránsito según grupo etario y condición de la víctima. Colombia, 2005 -2013 (acumulado)



Nota: Se excluyen 8 casos que no registran información para la variable grupo de edad.
 Elaboración Observatorio Nacional de Seguridad Vial -Ministerio de Transporte, con base en los datos del: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

Figura 15 Distribución porcentual de las víctimas no fatales en motociclistas en accidentes de tránsito según grupo etario y condición de la víctima. Colombia, 2005 - 2013 (acumulado)

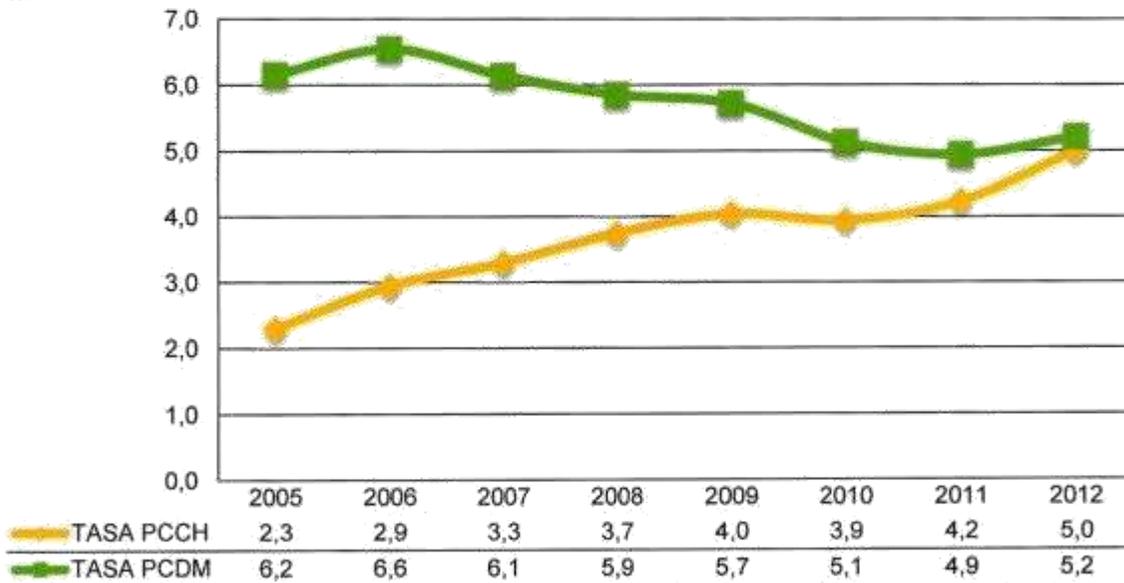


Nota: Se excluyen 156 casos que no registran información para la variable grupo de edad.
Elaboración Observatorio Nacional de Seguridad Vial -Ministerio de Transporte, con base en los datos del: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

Por otro lado, en los accidentes de tránsito en que el motociclista ha estado involucrado, un factor determinante ha sido el crecimiento del parque automotor de motocicletas, que para inicios del año 2014 ya era muy superior al parque de automóviles, con un total de vehículos matriculados de 5'546.039 en motocicletas y 3'807.632 en vehículos automóviles (sin incluir buses, taxis y camiones, entre otros), (RUNT, Agosto de 2014).

Al analizar el comportamiento de las muertes frente a la tasa por cada cien mil habitantes y la tasa por cada diez mil motocicletas, es indudable el dispar comportamiento de estos dos indicadores, dado que la primera tasa presenta una tendencia al alza constante debido al alto número de motociclistas fallecidos. Mientras la tasa que considera el parque automotor de motocicletas tiende a la baja, explicada en gran parte por el importante aumento del parque automotor de motocicletas. Sin embargo es importante el crecimiento que este último indicador registra en el año 2012 y que casi iguala al comportamiento de la tasa por cada cien mil habitantes (Figura 16).

Figura 16 Tasa de mortalidad de motociclistas por cien mil habitantes y por 10 mil vehículos tipo motocicletas, originada por accidentes de tránsito. Colombia, 2005 - 2012

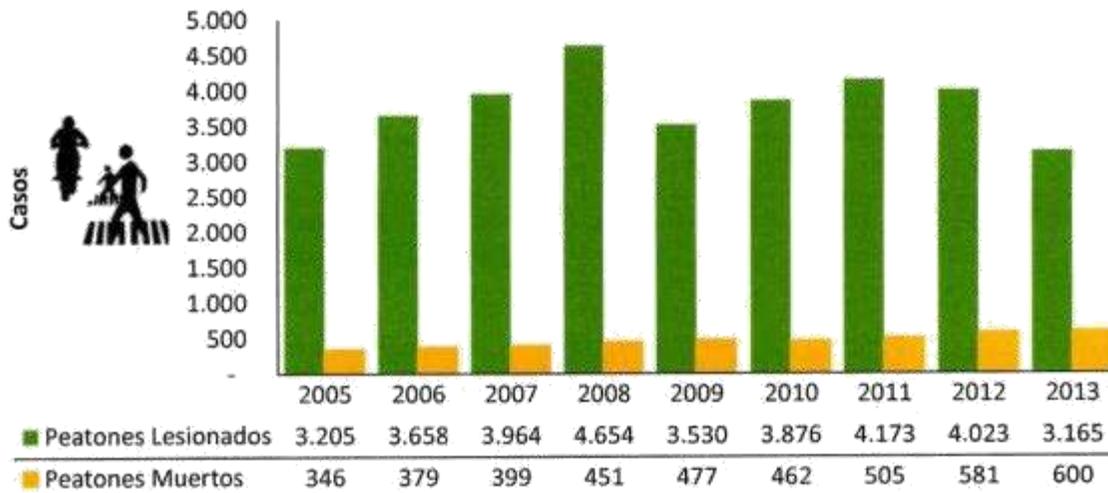


Elaboración Ministerio de Transporte, con base en los datos del: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses y Base de Datos RUNT

Finalmente, merece la pena señalar que para el periodo 2005 - 2013 los motociclistas estuvieron involucrados en el atropello de 38.448 peatones, causando lesiones fatales a 4.200, cifra que representa el 26,3% del total de atropellos con resultados fatales (1 de cada 4). Así mismo, debe tenerse en cuenta que las víctimas lesionadas se relacionan con incapacidades temporales o permanentes asociadas a las lesiones derivadas por el accidente de tránsito.

Los casos de peatones atropellados por motociclistas en cada uno de los años analizados se ilustran en la Figura 17.

Figura 17 Comportamiento de los peatones muertos y lesionados, atropellados por motociclistas. Colombia 2005- 2013.



Elaboración Observatorio Nacional de Seguridad Vial -Ministerio de Transporte, con base en los datos del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

3.2.2 Caracterización cualitativa

En este apartado se presentan los principales hallazgos derivados de la aplicación de las técnicas cualitativas utilizadas en la metodología. Tal como se describió en la sección III, los principales hallazgos derivados del trabajo de campo, y de la percepción de los diferentes actores y agentes que participaron se analizaron y agruparon en categorías orientadas por el enfoque del programa, basado en el sistema seguro y el Decenio de Acción.

A partir del análisis cualitativo fue posible establecer las problemáticas identificadas por los diferentes actores en relación con cada uno de los elementos que estructuran el programa, basado en el sistema seguro y el Decenio de Acción, algunas de esas problemáticas se presentan en la Figura 18.

Figura 18 Problemáticas identificadas según el enfoque del Programa



Fuente: Elaboración Ministerio de Transporte

IV Diseño y Elaboración del programa integral de estándares de servicio y seguridad vial para el tránsito de motocicletas

4.1 Visión del programa

En el 2016 Colombia será reconocida como un país líder en la zona andina por la gestión de la seguridad vial y por el tratamiento integral de los factores de riesgo que generan los accidentes de tránsito con motociclistas. En este programa, enmarcado en el Plan Nacional de Seguridad Vial, se desarrollará un trabajo intersectorial e interinstitucional a nivel nacional, dinámico, consensuado y

coordinado que disminuya de manera efectiva la accidentalidad con motociclistas y su relación con los demás actores viales.

4.2 Objetivos del programa

4.2.1 Objetivo General

- Definir las acciones estructurales, a corto plazo, para la mitigación, prevención y reducción de accidentes de tránsito en que esté involucrado el actor motociclista y los demás usuarios de la vía que interactúen con ellos, en concordancia con el Plan Nacional de Seguridad Vial, para su implementación a nivel nacional, departamental y municipal.

4.2.2 Específicos

- Reducir el número de víctimas fatales por accidentes de tránsito imputables a la conducción alcohólica y al uso de sustancias psicoactivas del usuario tipo motociclista a 9% para el año 2016.
- Reducir en un 4,5% las lesiones por accidentes de tránsito del usuario tipo motociclista para el año 2016.
- Gestionar la articulación y el trabajo coordinado entre el Ministerio de Transporte y los distintos agentes sectoriales e intersectoriales, públicos y privados, para la implementación de políticas públicas orientadas hacia el mejoramiento de la seguridad vial para el tránsito de motocicletas y los actores viales que interactúan con ellos. **(Gestión Institucional)**
- Desarrollar procesos normativos, pedagógicos, participativos y de vigilancia y control orientados a la transformación de los comportamientos, actitudes y prácticas de riesgo que afectan la movilidad segura de los motociclistas o de otros actores viales que interactúan con estos. **(Comportamiento humano)**
- Implementar procesos de revisión, mejoramiento y actualización de las condiciones de la infraestructura vial, de los elementos de protección pasiva y de las condiciones vehiculares favorables a la preservación de la vida y la integridad personal de los motociclistas. **(Infraestructura y vehículos)**
- Promover el desarrollo de protocolos específicos y sistemas de respuesta especializados, para la atención pre hospitalario, hospitalario, pos hospitalaria y de rehabilitación de accidentes de tránsito en los que se encuentran involucrados los motociclistas. **(Atención integral a las víctimas)**

4.2.3 Transversales

- Diseñar e implementar sistemas de seguimiento al comportamiento de los accidentes de tránsito que involucran a los motociclistas, así como la realización de estudios e investigaciones orientadas a la profundización en el conocimiento de los usos de la motocicleta y a los factores asociados a su empleo en Colombia y a su riesgo de verse involucrados en accidentes de tránsito.
- Contribuir a la creación de espacios con participación multilateral de diferentes actores sociales, para la construcción participativa de las intervenciones orientadas a mejorar sus condiciones de seguridad en las vías
- Establecer mecanismos de monitoreo, seguimiento y evaluación a los resultados de la implementación del Programa Integral de Estándares de Servicio y Seguridad Vial para el Tránsito de Motocicletas

4.3 Alcance del programa

Los lineamientos definidos desde este programa son de aplicación en el territorio nacional y de implementación a corto plazo (dos años) y sus acciones son complementarias a las líneas generales formuladas a mediano y largo plazo del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 - 2021.

Este programa será revisado una vez terminado este período, para una nueva formulación de este programa.

4.4 Responsables del programa

El Ministerio de Transporte como ente rector y la Agencia Nacional de Seguridad Vial una vez entre a operar; y los demás agentes sectoriales e intersectoriales, públicos, privados y de la sociedad civil, relacionados con la preservación del derecho a la vida, la integridad personal y la movilidad en condiciones de seguridad.

4.5 Matriz Estructural del Programa

A partir de los anteriores insumos se describen a continuación las acciones orientadoras del programa, clasificadas en cinco Pilares estratégicos: 1. Gestión Institucional, 2. Usuarios seguros, 3. Infraestructura y Vehículos, 4. Velocidades seguras y 5. Atención integral a víctimas, los que operativamente se interrelacionan con los pilares de la seguridad vial para la población objetivo del programa.

Cuadro 2 Acciones a corto plazo del Programa

Pilares Estratégicos	Gestión Institucional	Usuarios seguros	Infraestructura y Vehículos	Velocidades seguras	Atención integral a víctimas
Innovación e investigación	-	- Promoción de Planes Estratégicos de Seguridad Vial. - Investigación integral sobre los accidentes de tránsito con participación activa del usuario motociclista.	- Señalización vial para el motociclista. - Identificación y manejo adecuado de Puntos de Alta Accidentalidad en los que estuvo involucrado un motociclista. - Auditorías de seguridad vial que incluyan análisis diferencial para el tránsito de motocicletas.	- Revisar las velocidades en los puntos y tramos críticos de accidentalidad e implementar acciones de mejora en la señalización de velocidad.	- Atención pre hospitalaria de víctimas de accidentes de tránsito. - Fortalecimiento de la capacidad instalada para atención de víctimas de accidentes de tránsito y desarrollo de estrategias para mejorar el pronto acceso al rescate.
Control	- Fortalecimiento al control y la	- Monitoreo y control de comportamiento	- Programa de evaluación y seguimiento de	- Desarrollo de un programa de vigilancia y	- Sistema de vigilancia en Salud Pública

Pilares Estratégicos	Gestión Institucional	Usuarios seguros	Infraestructura y Vehículos	Velocidades seguras	Atención integral a víctimas
	vigilancia de los centros de enseñanza automovilística CEA y los CDA para garantizar eficiencia y eficacia en su operación.	s riesgosos en la movilidad de los motociclista	las condiciones técnicas de funcionamiento de la motocicleta.	control efectivo de velocidad para la seguridad vial de los motociclistas y otros usuarios de la vía que interactúan con estos.	que incluya a motociclistas.
Legislación/regulación	<ul style="list-style-type: none"> - Formalización de mecanismos de coordinación interinstitucional e intersectorial. - Desarrollo de una iniciativa que permita la modificación del código nacional de tránsito, en especial del actor motociclista. - Desincentivar el transporte de menores niños y niñas en motocicletas. - Racionalizar el transporte de carga en motocicletas (vehículos repartidores, domiciliarios, mensajería, supervisión) 	<ul style="list-style-type: none"> - Revisión de la legislación sobre el tránsito de motociclistas y pasajeros, así como sobre las dimensiones de los objetos o cargas transportados en Motos. - Formalización laboral conductores de motocicletas que utilizan este vehículo para el reparto de mercancías o en desarrollo de su actividad laboral (repartidores, domiciliarios, mensajeros, supervisores, etc.) 	- Nuevas tecnologías de elementos de protección pasiva.		
Licenciamiento	- Desarrollo de la estructura del programa de licencia de conducción diferenciada para los conductores de motocicleta.	- Implementar el procedimiento teórico-práctico para la obtención de la licencia de conducción.			
Formación e información	<ul style="list-style-type: none"> - Reeducación a los infractores. - Socialización, difusión y apropiación del programa. - Pactos por la Seguridad Vial que incluyan acciones diferenciales para usuarios de las motocicletas 	<ul style="list-style-type: none"> - Campañas de seguridad vial (información, formación y comunicación) para la seguridad vial de los motociclistas y otros usuarios de la vía que interactúan con estos. - Formación de capital humano para la gestión de la movilidad 		- Programas de información y comunicación sobre los límites de velocidad y el riesgo asociado.	- Formación del primer respondiente dirigido a Motociclistas y Agentes de Tránsito

Pilares Estratégicos	Gestión Institucional	Usuarios seguros	Infraestructura y Vehículos	Velocidades seguras	Atención integral a víctimas
		segura de los motociclistas.			

Fuente: Elaboración propia a partir de los pilares del Plan Mundial y el Modelo del Sistema Seguro, adaptado por el Grupo de Seguridad Vial / Ministerio de Transporte

La anterior tabla muestra las principales soluciones propuestas por los distintos actores participantes en el documento frente a la problemática de la accidentalidad en el país, dichas soluciones se clasificaron de acuerdo con los pilares construidos en el Plan de Acción de la Década para la Seguridad Vial de la Organización de Naciones Unidas y el enfoque del sistema seguro, en que se incluyeron las variables transversales que lo componen: innovación e investigación, control, legislación, licenciamiento y formación e información. Lo anterior, permitió analizar la integralidad de acciones propuestas y una posible agrupación de éstas en programas, que permitieron el desarrollo del plan de acción que se presenta más adelante.

4.6 Plan de Acción

En concordancia con el PNSV y su organización por pilares estratégicos, según lo establecido por la OMS en la *“Década de acción para la seguridad vial”*, y los resultados de los procesos de concertación en los ejercicios realizados en las mesas nacionales y territoriales; el presente Programa Integral de Estándares, es un plan orientador para la planeación de acciones desde las autoridades gubernamentales, autoridades de tránsito y transporte y en general todos los actores relacionados con la seguridad vial, quienes deben apropiarse y aplicar las acciones requeridas para garantizar el tránsito y la interrelación segura de los motociclistas con otros actores viales y los motocicletas y las vías.

Para facilitar el uso del programa, se diseñó un Plan de acción que señala las acciones para el logro de cada objetivo de acuerdo con las líneas operativas del PNSV, a saber:

- 1) Gestión institucional
- 2) Usuarios Seguros
- 3) Infraestructura y Vehículos seguros.
- 4) Velocidades Seguras
- 5) Atención Integral a víctimas.

Éstos a su vez se corresponden con los componentes del modelo conceptual trabajado y las interrelaciones identificadas:



MINTRANSPORTE



TODOS POR UN
NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

NIT. 899.999.055-4



Cuadro 3 Acciones a corto plazo del Pilar estrategico de Gestion Institucional

Objetivo del Pilar	Gestionar la articulación y el trabajo coordinado entre el Ministerio de Transporte y los distintos agentes sectoriales e intersectoriales, públicos y privados, para la implementación de políticas públicas orientadas hacia el mejoramiento de la seguridad vial para el tránsito de motocicletas y los actores viales que interactúan con ellos.					
Foco Institucional	Acción	Descripción de la acción	Producto a Corto Plazo	Responsable	Colaborador Externo	Periodo de realización
Gestionar la normatividad y demás instrumentos necesarios para desarrollar el Programa Integral de Estándares de Seguridad para Motociclistas como parte del compromiso del Gobierno de considerar la Seguridad Vial como una Política de Estado.	Estructurar el programa de licencia de conducción diferenciadas para los conductores de motocicletas	Dirigida a desarrollar las actuaciones técnicas necesarias para la construcción de un proceso diferenciado en la formación, en la acreditación y en la expedición de la licencia de conducción para motociclistas	1. Estudio técnico de categorización de motocicletas, esquemas formativos y de evaluación para cada categoría. 2. Proyecto de reforma a las condiciones de formación de conductores de motocicleta. 3. Proyectos de reforma a las categorías de licencias de conducción para motocicleta	Ministerio de Transporte - ANSV	No aplica	2015-2016
	Implementar el procedimiento teórico-práctico para la obtención de la licencia de conducción.	El gobierno regulará los contenidos de la prueba, evaluando conocimientos (prueba teórica) y destrezas (prueba práctica). Las destrezas deben ser consideradas con	1. Promoción y divulgación del procedimiento teórico-práctico para la obtención de la licencia de conducción, estimulando el uso legal de la misma para garantizar la conducción	Ministerio de Transporte	Organismos de Tránsito	2015-2016

0002410

17 JUL 2015



MINTRANSPORTE



TODOS POR UN
NUEVO PAÍS
PAZ. EQUIDAD. EDUCACION

NIT. 899.999.055-4



0002410

17 JUL 2015

Foco Institucional	Acción	Descripción de la acción	Producto a Corto Plazo	Responsable	Colaborador Externo	Periodo de realización
		relación al vehículo, con pruebas en pista cerrada o con dispositivos, y como conjunto conductor-vehículo frente al resto de los actores en vía pública.	segura y responsable de las motocicletas.			
	Desincentivar el transporte de menores niños y niñas en motocicletas.	Busca evitar el transporte de menores de edad en motocicletas, dado el riesgo que representa para éstos transitar en vehículos sin elementos vehiculares de seguridad pasiva.	1. Estudio técnico-científico sobre edades o tallas a partir de las cuales es seguro el tránsito de menores en motocicleta como pasajeros o como conductores. 2. Proyecto de reforma normativa.	Ministerio de Transporte - ANSV - ICBF- PNTT	Ministerio de Salud - ICBF	2015-2016
	Racionalizar el transporte de carga en motocicletas (vehículos repartidores y de transporte de mercancías)	Definir técnicamente si es dable el transporte de carga en motocicletas y de ser así, delimitarlo	1. Estudio técnico de capacidad de carga de motocicletas. 2. Propuesta normativa, si se requiere	Ministerio de Transporte - ANSV		2015-2016



MINTRANSPORTE



**TODOS POR UN
NUEVO PAÍS**
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

NIT. 899.999.055-4



0002410

17 JUL 2015

Foco Institucional	Acción	Descripción de la acción	Producto a Corto Plazo	Responsable	Colaborador Externo	Periodo de realización
Fortalecimiento y coordinación interinstitucional e intersectorial	Formalización de mecanismos de coordinación interinstitucional e intersectorial.	Desarrollar procesos intersectoriales e interinstitucionales, con apoyo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y otras entidades, para el análisis de las relaciones y la armonización de los contenidos de este programa, con otras que son afines.	1. Determinación de acciones comunes ANSV- Otras entidades. 2. Celebración de convenios o acuerdos para el desarrollo de labores comunes o ajustes a planes locales de seguridad vial y de programas existentes	Ministerio de Transporte - ANSV	Ministerio de Transporte- ANSV- Organismos y autoridades de tránsito	2015-2016
	Socialización, difusión y apropiación del programa	Diseñar y ejecutar la Agenda de socialización y de acciones políticas en relación con agentes privados del sector transporte y de otros sectores económicos y de instituciones, bajo los lineamientos definidos en el programa.	1. Documento de definición de responsables y marco de actuación. 2. Celebración de convenios o acuerdos para Programas de mayor intervención o de labores comunes Estado-Privados en planes estratégicos de seguridad vial.	Ministerio de Transporte - ANSV	Sector privado	2015-2016



MINTRANSPORTE



**TODOS POR UN
NUEVO PAÍS**
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN



NIT.899.999.055-4

0002410

17 JUL 2015

Foco Institucional	Acción	Descripción de la acción	Producto a Corto Plazo	Responsable	Colaborador Externo	Periodo de realización
	Fortalecimiento al control y la vigilancia de los centros de enseñanza automovilística CEA y los CDA para garantizar eficiencia y eficacia en su operación.	Fortalecer los niveles de cumplimiento de la obligación de revisión de las motocicletas. y Revisión de los programas formativos de los centros de enseñanza CEA en seguridad vial.	1. Revisión y modificación normativa y condiciones para uso de los servicios ofrecidos en los CEA y CDA de las motocicletas. 2. Establecer los mecanismos de coordinación interinstitucional para controlar la calidad de las revisiones realizadas por los Centros de Diagnóstico	Ministerio de Transporte - ANSV Super Intendencia de Puertos y Transporte	Sector privado	2015-2016

Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados de los procesos de concertación en los ejercicios realizados en las mesas nacionales y territoriales.



MINTRANSPORTE



**TODOS POR UN
NUEVO PAÍS**
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

NIT. 899.999.055-4



Cuadro 4 Acciones a corto plazo del Pilar estratégico de Usuarios Seguros

Objetivo del Pilar	Desarrollar procesos normativos, pedagógicos, participativos y de vigilancia y control orientados a la transformación de los comportamientos, actitudes y prácticas de riesgo que afectan la movilidad segura de los motociclistas o de otros actores viales que interactúan con estos.					
Foco Institucional	Acción	Descripción de la acción	Producto a Corto Plazo	Responsable	Colaborador Externo	Periodo de realización

0002410

17 JUL 2015



MINTRANSPORTE



TODOS POR UN
NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

NIT.899.999.055-4



0002410

17 JUL 2015

Foco Institucional	Acción	Descripción de la acción	Producto a Corto Plazo	Responsable	Colaborador Externo	Período de realización
<p>Formación y educación para la seguridad vial de los motociclistas y otros usuarios de la vía que interactúan con estos</p>	<p>Campañas de prevención en seguridad Vial.</p>	<p>Orientada al diseño e implementación de mecanismos de información, formación y comunicación para la generación de una cultura ciudadana y de autocuidado con el fin de concientizar a los usuarios de motocicleta respecto de la necesidad de modificar patrones de comportamiento y hábitos de conducta a favor de la prevención de accidentes de tránsito que afecta su salud, la seguridad y la promoción de un uso racional de los elementos de seguridad y de la motocicleta</p>	<p>1. Propuesta de plan de acción de la estrategia de información, formación y comunicación para la seguridad vial con enfoque diferencial para motociclistas. 2. Marketing y Publicidad para el uso responsable de la Motocicleta. Orientada a promover procesos para que las distribuidoras de motocicletas contemplen políticas de marketing y publicidad que promuevan el uso responsable de la motocicleta, los elementos de seguridad y el cumplimiento de los requisitos para su conducción. 3. Guía metodológica para el monitoreo, seguimiento y evaluación de la estrategia de información, sensibilización y comunicación para la seguridad vial con enfoque diferencial para motociclistas.</p>	<p>Ministerio de Transporte- ANSV</p>	<p>Organizaciones de víctimas, empresas, entidades y organizaciones públicas y privadas</p>	<p>2015 -2016</p>



MINTRANSPORTE



TODOS POR UN
NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

NIT. 899.999.055-4



0002410

17 JUL 2015

Foco Institucional	Acción	Descripción de la acción	Producto a Corto Plazo	Responsable	Colaborador Externo	Período de realización
Reeducación a los infractores	Reeducación a los infractores	Busca la implementación de mecanismos y de un programa integral de apoyo y seguimiento a los motociclistas, en los cursos de reeducación y sensibilización de los centros integrales de atención CIA.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Protocolo de atención a los infractores de las normas de tránsito, que incluya el diseño de una estructura didáctica y pedagógica. 2. Elaboración de una caja de herramientas pedagógicas que puedan usarse en el desarrollo de los cursos a infractores que se imparten en los CIA. 3. Pilotaje de talleres para instructores de los CIA en distintas regiones del país. 4. Agenda de trabajo generada conjuntamente con la Superintendencia de Puertos y Transporte para garantizar acompañamiento y control de los CIA. 	Ministerio de Transporte-ANSV	CIA'S	2015-2016



MINTRANSPORTE



**TODOS POR UN
NUEVO PAÍS**
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

NIT.899.999.055-4



0002410

17 JUL 2015

Foco Institucional	Acción	Descripción de la acción	Producto a Corto Plazo	Responsable	Colaborador Externo	Período de realización
	Formación de capital humano para la gestión de la movilidad segura de los motociclistas	Consiste en la elaboración de acciones que permitan sensibilizar, formar y comprometer a actores de la formación de niños y jóvenes, en condición de docentes y aspirantes a obtención de la licencia de conducción A1 y A2 en condición de instructores.	<p>1. Pilotaje de sensibilización y capacitación para la implementación del programa de educación en tránsito y seguridad vial en instituciones educativas, adelantado con docentes de la educación básica y media, que permita la implementación de los lineamientos y estándares formulados en el documento "Saber Moverse", en las instituciones educativas previamente seleccionadas.</p> <p>2. Un protocolo de formación y capacitación para los equipos de docentes en temas de educación en seguridad vial, por institución educativa.</p> <p>3. Desarrollo de la agenda de trabajo conjunta con el MEN, para garantizar la implementación de la estrategia.</p>	Ministerio de Transporte- Ministerio de Educación Nacional- ANSV	Universidades / Centro de Enseñanza Automovilísticas	2015 - 2016



MINTRANSPORTE



**TODOS POR UN
NUEVO PAÍS**
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

NIT.899.999.055-4



0002410

17 JUL 2015

Foco Institucional	Acción	Descripción de la acción	Producto a Corto Plazo	Responsable	Colaborador Externo	Periodo de realización
Responsabilidad Social Empresarial	Pactos por la Seguridad Vial que incluyan acciones diferenciales para usuarios de las motocicletas	Se concibe como una estrategia para fortalecer redes y alianzas que operan en relación con la prevención y reducción de la accidentalidad vial, que busca establecer mecanismos para promover la participación social empresarial (empresas, asociaciones empresariales y organizaciones sindicales) en el diseño, implementación y control de las intervenciones dirigidas a disminuir el impacto de los hechos asociados al tránsito de motociclistas	1. Pactos por la seguridad vial con enfoque diferencial para usuarios de motocicleta	Ministerio de Transporte - ANSV - Autoridades de Tránsito	Asociaciones empresariales, Empresas, organizaciones sindicales	2015
	Promoción de Planes Estratégicos de Seguridad Vial	Dirigida a promover la institucionalización en las empresas que tienen empleados transportándose en	1. Planes estratégicos empresariales de Seguridad Vial con enfoque diferencial para motociclistas	Ministerio de Transporte - ANSV -	Empresas, organizaciones y entidades públicas y privadas.	2015



MINTRANSPORTE



**TODOS POR UN
NUEVO PAÍS**
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

NIT.899.999.055-4



0002410

17 JUL 2015

Foco Institucional	Acción	Descripción de la acción	Producto a Corto Plazo	Responsable	Colaborador Externo	Período de realización
		<p>motocicletas como medio de trabajo, de las acciones e intervenciones concretas para la prevención de los accidentes de tránsito de estos actores viales, así como la definición de los mecanismos de seguimiento, monitoreo y evaluación de tales acciones.</p>	<p>2. Encuentro Casos de Éxito en la Promoción de la Seguridad Vial Empresarial con enfoque diferencial para motociclistas.</p>			2016
	<p>Formalización laboral conductores de motocicletas que utilizan este vehículo para el reparto de mercancías o en desarrollo de su actividad laboral (repartidores, domiciliarios, mensajeros, supervisores, etc.)</p>	<p>Consisten en la promoción de la afiliación al Régimen de seguridad social y riesgos profesionales a los usuarios de la moto como medio o instrumento de trabajo.</p>	<p>1. Registro de motociclistas contratados y empleados por empresas de mensajería y domiciliarios.</p> <p>2. Vigilancia y verificación de cumplimiento de la afiliación al Régimen de seguridad social y al aseguramiento de riesgos profesionales de los usuarios de las motos con objetivos laborales de mensajería y domiciliarios.</p>	<p>Ministerio de Salud y Protección Social - Ministerio de Transporte - ANSV - Ministerio de Trabajo</p> <p>Ministerio de Salud y Protección Social - Ministerio de Transporte - ANSV - Ministerio de Trabajo</p>	<p>Secretaría de Salud Municipal, Secretaría de Salud Departamental</p> <p>Secretaría de Salud Municipal, Secretaría de Salud Departamental</p>	<p>A corto plazo (2016)</p> <p>2015 - 2016</p>



MINTRANSPORTE



**TODOS POR UN
NUEVO PAÍS**
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

NIT.899.999.055-4



Foco Institucional	Acción	Descripción de la acción	Producto a Corto Plazo	Responsable	Colaborador Externo	Período de realización
				Trabajo		

Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados de los procesos de concertación en los ejercicios realizados en las mesas nacionales y territoriales.

0002410

17 JUL 2015



MINTRANSPORTE



TODOS POR UN
NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACION

NIT. 899.999.055-4



Cuadro 5 Acciones a corto plazo del Pilar estratégico de Infraestructura y Vehículos

Objetivo del Pilar	Implementar procesos de revisión, mejoramiento y actualización de la infraestructura vial, los elementos de protección pasiva y las condiciones vehiculares favorables a la preservación de la vida y la integridad personal de los motociclistas.					
Foco Institucional	Acción	Descripción de la acción	Producto a Corto Plazo	Responsable	Colaborador Externo	Periodo de realización
Promover ambientes seguros que reduzcan los accidentes de tránsito de Motociclistas	Identificación y manejo adecuado de Puntos de Alta Accidentalidad en los que estuvo involucrado un motociclista	Identificar y realizar una adecuada intervención de los puntos de alta accidentalidad donde hubo involucrado motociclistas	1. Identificación y análisis de los puntos de alta accidentalidad vial en los que estuvo involucrada una motocicleta. 2. Mantenimiento de los dispositivos de tránsito (señalización vertical/horizontal) e implementación de planes de mantenimiento rutinario y periódico.	Ministerio de Transporte - ANSV- INVIAS - ANI	Entidades Territoriales	2015 -2016

0002410

17 JUL 2015



MINTRANSPORTE



TODOS POR UN
NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACION

NIT.899.999.055-4



0002410

17 JUL 2015

Foco Institucional	Acción	Descripción de la acción	Producto a Corto Plazo	Responsable	Colaborador Externo	Periodo de realización
	Auditorías de seguridad vial que incluyan análisis diferencial para el tránsito de motocicletas	Esta estrategia busca dar lineamientos para hacer auditorías de seguridad vial e inspecciones en las diferentes fases de la infraestructura vial (diseño, construcción, operación y mantenimiento), que incluyan aspectos diferenciales para el tránsito de motocicletas	<ol style="list-style-type: none"> 1. Metodología de auditorías de seguridad vial e inspecciones viales con enfoque diferencial para el tránsito de motocicletas. 2. Formación de personal capacitado en la metodología diseñada. 3. Piloto de aplicación de la metodología diseñada en el desarrollo de Auditorías de seguridad vial con enfoque diferencial para el tránsito de motocicletas in situ. 	Ministerio de Transporte - ANSV - INVIAS - ANI	Municipios Departamentos	2015 -2016
	Señalización vial para el motociclista	Busca fomentar la inclusión de las necesidades de los motociclistas en la circulación de las vías del tránsito desde la planificación urbana, la gestión de la demanda de transporte, la planificación del uso	1. Esta acción se enfoca hacia la investigación para el desarrollo de las especificaciones y estándares técnicos sobre la señalización vial horizontal que promueva la seguridad vial del usuario motociclista.	Ministerio de Transporte - ANSV - INVIAS - ANI	Secretarías de Infraestructura y de Tránsito y Transporte y de Movilidad.	2015 -2016



MINTRANSPORTE



TODOS POR UN
NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

NIT.899.999.055-4



0002410

17 JUL 2015

Foco Institucional	Acción	Descripción de la acción	Producto a Corto Plazo	Responsable	Colaborador Externo	Período de realización
Fomentar la mejora de los sistemas de seguridad de las motocicletas	Nuevas tecnologías de elementos de protección pasiva	del suelo, con el fin de dar una respuesta incluyente a tales necesidades desde el ámbito de la movilidad segura.	<p>2. Prueba piloto para la evaluación del comportamiento de los materiales de señalización horizontal (marcas viales) para revisión de la adherencia de los motociclistas en la capa de rodadura y sus especificaciones técnicas, basada en análisis de experiencias nacionales e internacionales que permita la selección del mecanismo más apropiado y susceptible de implementación.</p>		Instituciones Universitarias - Centros Educativos	
		Consiste en promover tecnologías de seguridad pasiva y activa de motos, combinando la armonización de los estándares internacionales pertinentes, los sistemas de información a los consumidores y los incentivos destinados a acelerar la introducción de nuevas tecnologías; que garanticen salvaguardar la vida e integridad del motociclista y su pasajero así como prevenir posibles secuelas derivadas del accidente de tránsito.	<p>1. Documento con los lineamientos para fabricación, importación y comercialización de nuevas tecnologías de protección activa y pasiva, de acuerdo con los estándares de diseño, calidad y seguridad aceptados internacionalmente y adaptados al contexto colombiano.</p>	Ministerio de Transporte - ANSV- ANDI - Ministerio de Industria y Comercio	Secretarías de Transporte y de Movilidad	2015-2016



MINTRANSPORTE



TODOS POR UN
NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACION

NIT.899.999.055-4



0002410

17 JUL 2015

Foco Institucional	Acción	Descripción de la acción	Producto a Corto Plazo	Responsable	Colaborador Externo	Periodo de realización
	Programa de evaluación y seguimiento de las condiciones técnicas de funcionamiento de la motocicleta.	Se orienta a fortalecer el proceso de mantener en condiciones mecánicas óptimas la motocicleta como parte importante dentro de la seguridad vial.	<ol style="list-style-type: none"> Promover la investigación sobre causas y consecuencias en los accidentes donde se vean involucrados motociclistas, de acuerdo con las condiciones técnicas de funcionamiento de la motocicleta. Desarrollar un plan interinstitucional para la vigilancia de la calidad e idoneidad de las revisiones. Diseñar e implementar acciones informativas y de sensibilización para motivar el cumplimiento de la obligación de revisar las motocicletas. Diseñar e implementar acciones informativas y de sensibilización para motivar el mantenimiento preventivo de las motocicletas. 	Ministerio de Transporte - ANSV- ANDI - Ministerio de Industria y Comercio Superintendencia de Puertos y Transporte	Secretarías de Transporte, Transporte y de Movilidad Centros de Diagnóstico Automotor	2015-2016

Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados de los procesos de concertación en los ejercicios realizados en las mesas nacionales y territoriales.



MINTRANSPORTE



TODOS POR UN
NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN



NIT. 899.999.055-4

0002410

17 JUL 2015

Cuadro 6 Acciones a corto plazo del Pilar estratégico de Velocidades Seguras

Objetivo del Pilar						
Promocionar a los actores de vehículos motorizados la disminución de la velocidad en toda la red vial nacional.						
Foco Institucional	Acción	Descripción de la acción	Producto a Corto Plazo	Responsable	Colaborador Externo	Periodo de realización
	Análisis de las velocidades en los puntos y tramos críticos de accidentalidad e implementar acciones de mejora en la señalización de velocidad.	Este análisis busca la implementación de acciones que mejoren, a nivel del espacio físico, las velocidades en los puntos o tramos de alta accidentalidad donde la principal causa de esta sea la velocidad.	1. Análisis de las velocidades en los puntos y/o tramos de mayor accidentalidad a nivel departamental y municipal, por medio de auditorías de seguridad vial o inspecciones viales u otro mecanismo que permita medir e investigar dicha problemática. 2. Propuesta de mejora de los puntos y/o tramos analizados e implementación de los mismos, considerando una mejora en la		Nacional o Departamental o Municipal	2015-2016



MINTRANSPORTE



TODOS POR UN
NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN



NIT. 899.999.055-4

0002410

17 JUL 2015

	<p>Programa de vigilancia y control efectivo de velocidad para la seguridad vial de los motociclistas y otros usuarios de la vía que interactúan con estos</p>	<p>El programa de vigilancia y control de la velocidad busca la planificación sistemática de las actividades de control de velocidad, que pueda ser monitoreada y evaluada en su efectividad.</p>	<p>señalización vial u otros mecanismos que generen velocidades seguras.</p>	<p>Alcaldías locales, gobernaciones, policía de tránsito, grupo de control vial o cuerpo de agentes de tránsito.</p>	<p>Nacional o Departamental o Municipal</p>	<p>2015-2016</p>
<p>Programa de información y comunicación sobre los límites de velocidad y el riesgo asociado.</p>	<p>Este programa busca generar actitudes, comportamientos e imaginarios apropiados frente a la velocidad en la vía. Este programa utilizará mecanismos que buscan perseverar en los cambios de actitudes frente a este comportamiento.</p>	<p>Este programa busca generar actitudes, comportamientos e imaginarios apropiados frente a la velocidad en la vía. Este programa utilizará mecanismos que buscan perseverar en los cambios de actitudes frente a este comportamiento.</p>	<p>1. Estudio diagnóstico sobre las causas, impactos y demás factores involucrados en un comportamiento riesgoso frente a la velocidad. Este deberá proponer los grupos objetivos, los mensajes adecuados, lugares y demás información necesaria para la implementación del Programa.</p>	<p>Alcaldías locales, gobernaciones, policía de tránsito, grupo de control vial o cuerpo de agentes de tránsito.</p>	<p>Nacional o Departamental o Municipal</p>	<p>2015-2016</p>

Fuente: Elaboración propia a partir de los resultados de los procesos de concertación en los ejercicios realizados en las mesas nacionales y territoriales.



MINTRANSPORTE



TODOS POR UN
NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACION

NIT.899.999.055-4



Cuadro 7 Acciones a corto plazo del Pilar estratégico de Atención Integral a Víctimas

Objetivo del Pilar	Promover el desarrollo de protocolos específicos y sistemas de respuesta especializados, para la atención pre hospitalaria, hospitalario, pos hospitalaria y de rehabilitación de accidentados de tránsito en los que se encuentran involucrados los motociclistas.					
Foco Institucional	Acción	Descripción de la acción	Producto a Corto Plazo	Responsable	Colaborador Externo	Periodo de realización
Fortalecimiento de la capacidad instalada para atención de víctimas de accidentados de tránsito	Atención pre hospitalaria de víctimas de accidentados de tránsito.	Dirigida a promover el acceso a la atención pre hospitalaria integral que favorezca la cadena de supervivencia y reduzca posibles discapacidades en las víctimas de accidentes de tránsito donde estuvo involucrada un motociclista	<p>1. Estudio de análisis sobre las barreras de acceso a la atención en salud de las víctimas de accidentados de tránsito, el cual debe proponer medidas de mejoramiento al actual sistema operante.</p> <p>2. Actualización de las Guías de Atención Pre hospitalaria - APH teniendo en cuenta los mecanismos de lesión.</p> <p>3. Diseño de mecanismos para garantizar el equipamiento necesario en todos los centros</p>	<p>Ministerio de Salud y Protección Social - Ministerio de Transporte - ANSV</p>	<p>Secretaría de Salud Municipal, Secretaría de Salud Departamental, Hospitales, USI Unidad de Salud, Red de IPS públicas y privadas, CRUE, Bomberos, Asociación de Víctimas de Accidentes de Tránsito y otras que adelanten las actividades</p> <p>ASCOFAME,</p> <p>Secretaría de Salud Municipal, Secretaría de Salud Departamental</p>	<p>A corto plazo (2016)</p> <p>2015 - 2016</p> <p>2015 - 2016</p>

0002410

17 JUL 2015



MINTRANSPORTE



TODOS POR UN
NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN



NIT.899.999.055-4

0002410

17 JUL 2015

Foco Institucional	Acción	Descripción de la acción	Producto a Corto Plazo	Responsable	Colaborador Externo	Periodo de realización
	Sistema de vigilancia en Salud Pública que incluya a motociclistas	Orientada al diseño e implementación a nivel nacional de un sistema de vigilancia en salud pública que permita caracterizar las lesiones en accidente de tránsito donde estuvo involucrado un motociclista.	reguladores de urgencias y emergencia - CRUE que permitan la adecuada y oportuna referencia y contra referencia de víctimas de accidente de tránsito. 1. Diseño del protocolo de vigilancia en salud pública que capte las lesiones y muertes con los criterios establecidos y discrimine a los diferentes actores viales incluido los motociclistas (conductores y pasajeros). 2. Sistema de vigilancia en salud pública implementado y operando en	Ministerio de Salud y Protección Social - Ministerio de Transporte - ANSV	Instituto Nacional de Salud, Secretarías departamental de salud, secretaria local de salud	2016 2016

V. Puesta en Marcha del PIESSVTM

5.1 Sensibilización

La fase de sensibilización consiste en dar a conocer las líneas básicas del programa a la población objeto, las buenas prácticas que han demostrado contribuir con la prevención y promoción de la seguridad vial de los motociclistas; así como a la mejora de la interacción con los demás actores de la vía.

Las acciones de sensibilización están dirigidas a brindar información de manera directa y personalizada a los actores y posibles beneficiarios sobre los servicios y oportunidades brindados por el programa, así como los mecanismos de acceso o uso de los mismos, procurando generar el mayor interés sobre el programa. Hará uso de mecanismos puntuales como talleres, reuniones y charlas, seleccionados de acuerdo con las características de la población objetivo.

5.2 Información y difusión

La difusión del programa debe seguir un proceso ordenado en sus contenidos, tiempos y formas; así como utilizar diferentes medios de información para asegurar que los mensajes clave sobre éste lleguen de forma gradual a los diferentes actores involucrados y en particular a los usuarios de motocicletas.

Los resultados esperados de esta fase son:

- ❑ Los actores y en particular la población objetivo (usuarios de motocicletas) del programa reciben información sobre el programa, su contenido, objetivos, resultados esperados y financiamiento, en forma visual y escrita.
- ❑ Los actores y la población objetivo (usuarios de motocicletas) se familiarizan con el esquema organizativo, los mecanismos para la ejecución, los procedimientos administrativos, roles de usuarios y actores, establecidos por el programa
- ❑ El inicio de la generación y presentación de propuestas para la demanda del programa, de parte de los grupos usuarios de motocicleta.
- ❑ La comunicación directa y permanente del programa hacia los usuarios de motocicleta y organizaciones oferentes de servicios.

5.3 Adhesión al programa

En esta fase del programa se incluye la transferencia de decisiones a los actores involucrados para la implementación y la sostenibilidad de las acciones y servicios autofinanciables o que puedan seguir recibiendo recursos públicos para su continuación. También permitirá identificar nuevas iniciativas para desarrollar la

capacidad de autogestión de los actores involucrados y la población objetivo y la difusión de sus experiencias hacia otras poblaciones que puedan requerirlas.

5.4 Monitoreo, seguimiento y evaluación

El Ministerio de Transporte, a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, será la entidad encargada de verificar que los agentes encargados de liderar o coordinar los componentes definidos en este Programa asuman su desarrollo. Para ello podrá solicitar en cualquier momento informe de las acciones y los resultados alcanzados. Así mismo, dispondrá de los mecanismos que sean necesarios para el seguimiento sistemático a los avances en la consecución de productos y resultados obtenidos.

Esto implica una evaluación anual de resultados a través de los indicadores de gestión y la evaluación de impacto al final del programa, definido a 2021, tal como se explicita en la misión.

Figura 20 Batería general de Indicadores de gestión y seguimiento

Nombre del indicador	Tipo del Indicador	Periodicidad	Línea base	Meta	Fuentes de Información
Número total de muertos en motocicleta (incluye conductores y acompañantes)	Resultado	Anual	En el 2013 fueron: 2.455 víctimas fatales	9% de reducción de mortalidad del actor motociclista.	Observatorio Nacional de Seguridad Vial
Número total de heridos en motocicleta (incluye conductores y acompañantes)	Resultado	Anual	En el 2013 fueron: 18.544 de lesionados	4,5 % de reducción de la morbilidad del actor motociclista	Observatorio Nacional de Seguridad Vial
Número de estrategias ejecutadas e implementadas	Actividad	Trimestral	Por definir de acuerdo al análisis de comportamiento del indicador	80% de las estrategias previstas a ejecutar	Observatorio Nacional de Seguridad Vial
Grado de avance de las estrategias en ejecución	Actividad	Trimestral	Por definir de acuerdo al análisis de comportamiento del indicador	60% del avance previsto de las estrategias en ejecución	Observatorio Nacional de Seguridad Vial

Fuente: Elaboración propia.

5.5 Ejecución del programa

En esta etapa se describen en forma detallada y cronológicamente todas las actividades del programa, incluidas las inversiones requeridas y se da inicio a la prestación de los servicios a los actores y en especial a la población objetivo (usuarios de motocicletas) en su máxima cobertura. La ejecución del programa se acoge a los lineamientos definidos desde el Plan Operativo.

Finalmente, es importante señalar que este plan operativo apunta a alcanzar la meta general planteada de disminuir en un 27% la mortalidad en accidentes de tránsito donde estuvo involucrada una Motocicleta. Teniendo en cuenta que el diagnóstico de la siniestralidad del presente programa estableció que durante el periodo 2005 a 2012 en el país ocurrieron en promedio 2.130 defunciones de motociclistas por año (línea de base), se espera una reducción anual a partir de la implementación del programa del 4,5%, de las defunciones en cada año, para una reducción a 1.209 lesiones fatales de motociclistas en el año 2021. Igual porcentaje de descenso por año se espera en los lesionados.

5.6 Financiación

Las entidades públicas que por su naturaleza misional son responsables de velar por la vida y la seguridad de todos los ciudadanos y de manera especial de la seguridad vial de las personas que circulen en el área de su jurisdicción, financiarán sus actividades de acuerdo con lo establecido en el artículo 24 de la Ley 1503 de 2011. También dispondrán de los recursos que la administración local disponga para los planes de seguridad vial locales.

Lo anterior se sustenta en el hecho que la asignación del financiamiento a las autoridades locales tiene un origen legal en cuanto al sector tránsito y transporte. Son las autoridades de tránsito las titulares de los recursos que son destinados a actividades de seguridad vial en el orden territorial, es decir aquellos a que se refiere el artículo 160 de la Ley 769 de 2002, con lo cual los recursos asignados a cada jurisdicción local son en principio, esos.

Debe contemplarse además, que la Corte Constitucional ha considerado las multas de tránsito como rentas de La Nación cedidas a los municipios y departamentos para atender funciones específicas, siendo su carácter nacional, por provenir éstas de la violación a una norma nacional, como aparece en la sentencia C-321 de 2009. Así, esa cesión dota a los organismos territoriales de la capacidad de gestionar y obtener recursos que La Nación le asigna como fuente externa que pueden aquellos incorporar a sus presupuestos.

Así mismo es importante señalar que la Nación contará a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial- ANSV con recursos para programas de alcance nacional

y eventualmente para apoyar a autoridades locales con planes de seguridad vial que se encuentren armonizados con el Plan Nacional de Seguridad Vial y cuyo impacto y efectividad resulten representativos para el conjunto de la población, o en los casos en que no se cuente con entidades que puedan realizar gestión alguna para recaudo de recursos, como por ejemplo, en aquellos municipios sin organismos de tránsito, ni presencia de organismos departamentales.

Finalmente, las entidades públicas podrán buscar financiamiento privado total o parcial para el desarrollo e implementación del presente programa y se contempla que las empresas privadas que demuestren un compromiso decidido en pro de mejorar los problemas en materia de seguridad vial recibirán incentivos en materia fiscal o de contratación pública según lo dispuesto por el artículo 20 de la Ley 1503 de 2011.

5.7 Estímulos

Se plantea un esquema de estímulos o incentivos para motoristas que tengan un impacto en una proporción significativa del universo de conductores y que potencien principalmente tres aspectos: Evitar prácticas de riesgo, preparar al conductor ante situaciones de peligro y adoptar buenas prácticas en conducción y equipamiento:

Los estímulos o incentivos económicos para potenciar al actor motociclistas propuestos serán:

- 1 Redención de sanciones.
- 2 Reducción de costos tributarios para elementos de protección.
- 3 Fijación de rangos de valores un valor fijo en pesos durante varios años para la revisión técnico mecánica de motocicletas, a concertarse con las empresas proveedoras del servicio.
- 4 Obtención de incentivos directos como descuentos en primas de seguro o aportaciones monetarias o en especie de compañías aseguradoras, bonos de gasolina, descuentos en equipamiento de seguridad para moto, etc.
- 5 Estimular a los organismos de tránsito para promover actividades en materia de seguridad vial de tipo lúdicas, académicas y pedagógicas que involucren el actor motociclista su participación.
- 6 Oportunidades gratuitas a los aspirantes a conducir motocicleta en la prueba teórico-práctica.
- 7 Priorizar el trabajo en planes locales de seguridad vial con municipios con altas tasas de siniestralidad en motocicletas.

VII Anexos

Anexo 1. Definiciones

Accidente de tránsito: Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él, e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho (CNTT, 2002).

Amenaza: Se define como la probabilidad de ocurrencia de un suceso potencialmente desastroso, durante cierto período de tiempo en un sitio dado.

Casco: Pieza que cubre la cabeza, especialmente diseñada para proteger contra golpes, sin impedir la visión periférica adecuada que cumpla con las especificaciones de las normas Icontec 4533 "Cascos Protectores para Usuarios de Vehículos", o la norma que la modifique o sustituya.

Conductor: Es la persona habilitada y capacitada física, mental, técnica y teóricamente para operar un vehículo con las consiguientes obligaciones y responsabilidades que demanda el desarrollo de esta actividad catalogada como peligrosa.

Motocicletas: Vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un pasajero.

Pasajero: Se entenderá por pasajero "Toda persona que, sin ser conductor, se encuentra dentro o sobre un vehículo en el momento del accidente, o es arrollada mientras está subiendo o bajando del vehículo" (Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial - OISEVI)

Peatón: Persona que transita a pie por una vía (CNTT, 2002).

Riesgo: Es la evaluación de las consecuencias de un peligro, expresada en términos de probabilidad y severidad, tomando como referencia la peor condición previsible.

Seguridad activa: Se refiere al conjunto de mecanismos o dispositivos del vehículo automotor destinados a proporcionar una mayor eficacia en la estabilidad y control del vehículo en marcha para disminuir el riesgo de que se produzca un accidente de tránsito.

Seguridad pasiva: Son los elementos del vehículo automotor que reducen los daños que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable y ayudan a minimizar las posibles lesiones a los ocupantes del vehículo.

Seguridad vial: Se refiere al conjunto de acciones, mecanismos, estrategias y medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos, con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías.

SOAT: Seguro Obligatorio de Accidentes de tránsito - SOAT, el cual ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito e indemniza a los beneficiarios o las víctimas por muerte o incapacidad médica según el caso.

Vehículo: Todo aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o cosas de un punto a otro por vía terrestre pública o privada abierta al público (CNTT. 2002).

Vulnerabilidad: Probabilidad de afectación, puede decirse también, de la susceptibilidad de ser afectado por una amenaza y su capacidad de sobreponerse.



Anexo 2. Elementos de Protección Personal EPP

La principal herramienta de seguridad al manejar una motocicletas es hacerlo con responsabilidad y prudencia, cumpliendo siempre las normas de tránsito. La mayoría de accidentes de tránsito en motocicletas se presentan debido a errores humanos o al mal mantenimiento y mal uso de los sistemas de seguridad que se tiene a disposición. Por ello, las siguientes son recomendaciones básicas para cuidar la vida y la de los demás al conducir una motocicleta

Manejar una motocicletas conlleva una gran responsabilidad y hay que tener en cuenta unas condiciones mínimas básicas preventivas que se deben cumplir para disminuir la probabilidad de un hecho de tránsito o en el caso de ocurrencia de alguno, disminuir sus consecuencias.

Antes de iniciar la marcha en una motocicletas debe hacerse siempre una rápida revisión de los elementos de seguridad e indicadores de operación del vehículo; esto incluye chequeo del buen funcionamiento de luces delanteras, las direccionales, la luz de freno (stop) y el pito (bocina o señal acústica), se debe ajustar la posición de los espejos retrovisores pues durante el uso diario ésta podría cambiar, también se debe verificar el nivel de combustible y por último, al iniciar la marcha, comprobar la efectividad de frenada en ambos frenos.

Para evitar fallas de funcionamiento y asegurar el buen estado de la motocicletas, cada semana se recomienda revisar el nivel de aceite del motor, la presión del aire y el desgaste de las llantas, la tensión de la cadena y el estado de limpieza del filtro de aire, sobre todo en la zonas rurales donde las motos transitan la mayor parte del tiempo en terrenos destapados.

Adicionalmente siempre se debe circular con todos los documentos vigentes como el SOAT, la licencia de tránsito y la licencia de conducción.

La conducta del motociclista es fundamental para evitar la ocurrencia de un hecho de tránsito, además de factores tan importantes como el debido mantenimiento técnico-mecánico de las motocicletas, también lo será la utilización de un equipamiento que le permita un alto grado de seguridad.

Ya en movimiento y para proteger la vida existen varios accesorios de seguridad pasiva que contribuyen a disminuir la ocurrencia o gravedad de una lesión y en muchos casos a salvar la vida; por ello, es indispensable conocer cuál es el equipamiento adecuado para el motociclista prevaleciendo el valor de la vida y de la integridad personal sobre el bajo costo.

La pieza fundamental en este equipamiento es el casco, el primer y principal elemento de protección personal, además de proteger la cabeza, también es



importante proteger los miembros superiores y los miembros inferiores, por ello es aconsejable usar guantes, pantalones largos, chaqueta de manga larga y zapatos resistentes.

En cuanto al casco, éste siempre debe ser usado y hay que tener en cuenta varias condiciones básicas para que cumpla su función. En el mercado se ofrecen múltiples opciones y tipos de cascos, los más recomendables indiferentemente del tipo de motocicletas que se tenga son los cascos integrales o completos pues son los que mayor nivel de protección ofrecen y los que mejor se adaptan a la cabeza, protegiendo firmemente toda la cara y barbilla, siendo estos normalmente los más costosos, siempre deben elegirse cascos homologados con la norma técnica vigente, la NTC 4533, la cual verifica la idoneidad del casco para cumplir su función protectora, nunca debe adquirirse un casco que no esté homologado pues podría aumentar las lesiones en lugar de disminuirlas.

Otro aspecto a tenerse en cuenta es la talla del casco, la cual debe ajustarse al tamaño de la cabeza, se recomienda comprar el casco de manera personal y probarse varias tallas hasta encontrar el que mejor se ajuste, un casco siempre debe apretar sin incomodar. Un casco demasiado holgado pierde propiedades de protección en caso de impacto, si se usan gafas es necesario probarse el casco con las gafas puestas. Es indispensable que el casco se ajuste bien a la cabeza, un casco flojo no sirve, y un casco sin abrochar es un casco inútil perdiendo cualquier posibilidad de protección.

Igualmente se debe considerar el material con el que está hecha la parte exterior del casco para saber de antemano el nivel de protección al que se está expuesto. Normalmente existen cuatro tipos de materiales de fabricación, los cuales ofrecen diferentes niveles de protección: 1) Los de policarbonato o resina termoplástica los cuales son los más económicos y de menor nivel de protección, cada cinco años aproximadamente deben ser remplazados al ir perdiendo con el tiempo las propiedades de protección y resistencia a los impactos. 2) Los de fibra de vidrio tienen una mejor absorción a los golpes y son por lo regular muy económicos. 3) Les siguen los cascos de tricomposite que son hechos de una mezcla de fibra de carbono, vidrio y Kevlar y son la mejor opción de seguridad gracias a sus propiedades de absorción y resistencia, aumentando su costo. Por último están: 4) Los de fibra de carbono y Kevlar que ofrecen la mejor protección de todas aunque también son los más caros.

Adicional a lo anterior, se recomienda que el diseño del casco sea de colores claros o llamativos, para incrementar la visibilidad nocturna.

También se debe tener mucho cuidado con el manejo del casco, no se deber dejar que se caiga o se golpee, los impactos de cierta intensidad provocan micro fracturas

que debilitan la estructura y resistencia del casco. Si el casco cae de una altura de más de 1,5 metros o sufre un impacto fuerte lo mejor es desecharlo y adquirir otro.

Después de seguir las anteriores recomendaciones para la selección y uso del casco, existen otros accesorios que nos ayudarán a disminuir las heridas o lesiones en un accidente.

El uso de zapatos y pantalones cerrados es indispensable, incluso en zonas con altas temperaturas pues es necesario proteger adecuadamente estas zonas corporales. También se recomienda el uso de chaquetas, una buena chaqueta cuenta con protecciones en codos y hombros los cuales atenúan impactos y abrasiones, así como en la espalda si no se dispone de una espaldera independiente. Los guantes protegen la palma, dedos y nudillos de posibles lesiones, con acolchados y refuerzos y ayudan al buen agarre del manubrio y mejor aún si la caña pasa de la muñeca y alcanza hasta la manga de la chaqueta. Así mismo, el uso de rodilleras independientes, puede evitar serias lesiones, al igual que tener protección para los ojos en caso de que el casco no cuente con visor, para prevenir el ingreso de insectos o elementos que puedan dejar al conductor sin visión.

Si se siguen estas sencillas recomendaciones, las probabilidades de sufrir lesiones graves disminuyen sustancialmente, en los casos de verse involucrado en un hecho de tránsito como motociclista. En todo caso la principal recomendación al manejar una motocicleta es hacerlo con responsabilidad y prudencia, respetando la vida propia y la de los demás.