



Las motos matan a más peatones que los carros

En el país, 55 peatones mueren al mes arrollados por motos. En 2014 hubo 183 muertes más que 2013.

La altísima accidentalidad en calles y carreteras del país ligada a las motocicletas completó el año pasado otro récord de luto: por primera vez, las motos provocaron la muerte de más peatones en accidentes que los carros, camionetas, buses y camiones.

En el 2014, según el informe Forensis, del Instituto Nacional de Medicina Legal, 664 personas perdieron la vida tras ser arrolladas por motociclistas. En el mismo lapso, 475 murieron víctimas de carros, camperos y camionetas, y otros 169, de buses, busetas y microbuses (en total, 644).

El revelador dato es uno más de los que tienen encendidas las alarmas de las autoridades de tránsito, pues a pesar de las campañas de prevención y de la intensificación de las multas contra los que manejan con tragos, el número de muertes en las vías no baja en Colombia.

Por el contrario, el año pasado aumentó con respecto al 2013. Así, 6.402 personas perdieron la vida por accidentes de tránsito de todo tipo. Fueron 183 más que en el 2013 y casi mil más que hace una década (en el 2005 se reportaron 5.418 casos).

Del total de muertes, en 1.510 casos Medicina Legal no tuvo mayor información sobre cómo fue el accidente. Pero en los restantes 4.892, la prevalencia de los motociclistas, bien como víctimas o generadores de las lesiones mortales, fue la constante.

'Usuarios vulnerables'

Lo que señala el Forensis es que casi ocho de cada diez muertos por accidentes son los llamados 'usuarios vulnerables' del transporte: peatones (27,4 %), usuarios de bicicleta (casi 6 %) y motociclistas (45,52 %). Sorprendentemente, el año pasado se realizaron 347 necropsias de motociclistas que chocaron con otra moto. Otros 340 murieron al chocar contra un objeto fijo en la vía o al 'coger' huecos; mientras que 651 fueron atropellados o se estrellaron contra carros, buses y camiones.



Sala de Prensa

El año pasado murieron en las vías 2.914 motociclistas, 1.755 peatones, 343 ciclistas, 514 conductores y ocupantes de automóviles y camionetas, 150 choferes y pasajeros de servicio público y 150 conductores y ayudantes de carga pesada. En 580 casos no se reportó información.

En lo que toca a lesiones no fatales, se reproduce el mismo patrón. En el 2014 se registraron 44.172 personas heridas en accidentes de tránsito. Fueron 2.249 más que en el 2013 y casi 6.000 más que en el 2005. De nuevo, los motociclistas son el perfil más afectado por las lesiones en accidentes: 22.545 casos, más de la mitad del total. Y, también, la mayoría de peatones lesionados fue afectada por las motos: 4.392, frente a 3.908 heridos por vehículos de cuatro o más ruedas.

Por sexo, de lejos, los hombres mueren más en accidentes de tránsito que las mujeres: 80,5 por ciento de los casos fatales y 62,7 de los heridos y lesionados.

El Forensis advierte que “el país presenta retrocesos en seguridad vial constantes en la última década”, tanto en cifras redondas como porcentuales. El periodo coincide, en todo caso, con el aumento exponencial de las motos en el país. Hoy circulan casi seis millones. La venta de motos se multiplicó por 10 (a niveles cercanos a las 600.000) en tres años.

Si bien tiene lógica suponer que el aumento en el número de vehículos incidiría en una mayor accidentalidad, Medicina Legal alerta porque las estadísticas de accidentes en Colombia, en lo que respecta a las motos, doblan la media mundial. En el país, el 45,52 por ciento de los muertos en vías son motociclistas. En el mundo, son 23 de cada 100.

De allí que todos los expertos insistan en la necesidad de asegurar que los cursos para conducir motocicleta sean más exigentes, así como las campañas de prevención y de sensibilización de otros usuarios de las vías sobre la urgencia de proteger a los motociclistas. El coronel Juan Francisco Peláez, director de Tránsito de la Policía, señala que en esta crítica situación juegan el creciente número de motos, la impericia al manejar con la que muchos salen por primera vez a las calles, lo complejo que resulta controlar el enorme número de estos vehículos y, en muchos casos, la irresponsabilidad simple y pura.



“Por desgracia, no es inusual que muchos motociclistas realicen maniobras peligrosas, que no respeten al peatón ni las señales de tránsito y que su conducción sea irresponsable, lo que se refleja en una alta accidentalidad”, dice el coronel Peláez. En el 2014 se impusieron 1'232.493 comparendos a motociclistas por infracciones de todo tipo, desde manejar sin licencia hasta hacerlo bajo el influjo de drogas o alcohol.

La falta de conciencia sobre la responsabilidad y el riesgo de manejar una moto cobra vidas. Eso pasó el 26 de enero pasado, cuando un motociclista borracho invadió una ciclorruta en Medellín y mató a un ciclista. El conductor irresponsable y su acompañante, además, no llevaban casco y quedaron gravemente heridos en el accidente.

‘Falta mejor preparación para manejar’ Ricardo Smith Quintero Asesor de Asomovilidad

¿A qué se debe que las motos atropellen más peatones que los carros?

Hay varios factores. Uno es que algunos motociclistas están conduciendo sin el entrenamiento debido. La licencia de conducción se obtiene muy fácilmente.

Otro es que los peatones no están cruzando por donde deben, lo que genera un alto riesgo para ellos. Estos dos grupos pusieron en el 2014 casi el 90 por ciento de las muertes por accidentes de tránsito.

¿Cómo se capacitan los motociclistas?

En estudios realizados por la industria de las motocicletas se ha identificado que cerca del 80 por ciento de quienes manejan motos recibieron su capacitación por un familiar o amigo. Esto muestra que la gente está manejando motocicletas con muy poca preparación para esto.

¿Debe haber sanciones más duras?

La capacidad de control para hacer cumplir las normas de tránsito en Colombia es mínima. Hay alrededor de 8.000 policías de Tránsito en el país, lo que es insuficiente. También hay un alto grado de impunidad que hace que la gente piense que no pasa nada si se comporta mal.

JUSTICIA

Diario El Tiempo, 2 de Agosto de 2015. Página 2.