



## Palabras Inicio Premios VIA Marzo 8

Muy buenos días para todos.

**“Vehículos más seguros, pasajeros más seguros, marcas más responsables”**, esta es la premisa que ha identificado a los Premios Vía, el sello colombiano que premia a la industria automotriz por contribuir a que tengamos un entorno más seguro en las vías de nuestro país, y es también la premisa que revela nuestra mayor preocupación: **la vida de los conductores**.

Hace ocho años, Fasecolda y CESVI trabajaron en una metodología que permitiera seleccionar el vehículo con mejor equipamiento en seguridad, con menor costo de reparación y mejor servicio posventa.

Hoy, esa metodología representada en los Premios Vía se ha convertido en **el símbolo del compromiso con la seguridad y de la responsabilidad social** que asumen las marcas de vehículos con sus consumidores.

Sin embargo, la alta accidentalidad nos revela que los esfuerzos no han sido suficientes, **especialmente en el segmento de motos**. Un segmento que está viviendo una **tragedia silenciosa**, al ser el que más víctimas genera.

**Así lo revelan las cifras:**

**En Colombia, hoy circulan más motos que carros**. De 16 millones de vehículos que transitan por el país **10,1 millones son motocicletas**.

**El año pasado hubo más de 700.000 víctimas de accidentes de tránsito y en el 87 % de los casos estuvo involucrada una motocicleta**.

La accidentalidad vial ha ido creciendo en los últimos años. En 2021, por ejemplo, **fallecieron 7.270 personas en nuestras vías**, siendo este **el peor indicador** de los últimos años.

Según el reporte anual de seguridad vial del año 2020, Colombia comparada con 42 países **tiene la tasa más alta de fallecidos conduciendo moto carretera**. Por cada 100 mil habitantes mueren 7.2 personas, tasa muy por encima de Argentina y Chile.

Este año, el panorama no parece mejorar. Solo en enero, fallecieron 571 personas en accidentes de tránsito, de los cuales **314 eran motociclistas**.

Los accidentes, que se pueden prevenir en la mayoría de los casos, presionan las finanzas del sistema de salud. El año pasado, **solo** con cargo al SOAT, la atención de las víctimas de accidentes de tránsito ascendió a 1,9 billones de pesos.

Hay algo **más preocupante aún**. Las cifras revelan que **¡nuestros jóvenes se están muriendo en las vías!**

En la mayoría de los accidentes las víctimas **son menores de 35 años**, jóvenes que están en plena etapa productiva y mueven de manera importante nuestra economía. **El futuro de nuestro país se está viendo comprometido**.

**Por eso, es crucial cuidar la vida de las nuevas generaciones y es deber de todos los actores velar porque así sea.**

Sin duda, la adopción de este tipo de transporte y su papel protagónico, son pieza clave para el desarrollo del país, así lo confirma la ANDI, y así lo reconocemos, pero también **nos plantea retos frente a la responsabilidad que tenemos con la seguridad de los motociclistas**.

**Necesitamos unirnos para proteger su vida:** se requiere la formulación de **una política pública integral,**  
**que imponga elementos de seguridad a las motocicletas,**  
**rigor en el otorgamiento de licencias de conducción,**  
**educación en academias certificadas,**  
**vigilancia del cumplimiento en el uso de elementos de protección, mantenimiento del vehículo y SOAT.**

La buena noticia es que estas políticas no partirían de cero. Colombia hoy cuenta con diversas iniciativas incluidas en Plan Nacional de Seguridad Vial, que **recogen elementos necesarios para ir avanzando en la garantía de la vida de los motociclistas**.

Adicionalmente, la legislación colombiana cuenta con **algunas recomendaciones** sobre estos temas, **lamentablemente,** no son políticas públicas reglamentadas.

Por eso, es necesario actuar con mayor decisión y prontitud en la regulación, **no debemos dejar el cuidado de la vida en el plano de las recomendaciones,** debemos pasar al plano de la acción.

Vemos con inquietud y tristeza, por ejemplo, cómo los conductores en muchos casos parecen no ser conscientes de los riesgos a los que se enfrentan día a día en las calles, de lo que requieren para su seguridad y de la responsabilidad que tienen al subirse a una moto.

Todos Industria, motociclistas, peatones y ciudadanos en general, tenemos para evitar que esta situación siga creciendo.

**Los casos hablan por sí solos, veamos algunos ejemplos:**

Estos testimonios nos dan indicios de una realidad que le agrega un ingrediente a la grave situación de accidentalidad, **la necesidad de informar y formar a nuestros conductores de motocicletas** en función de su autocuidado y el de las personas que transitan en las vías.

Necesitamos, **conductores responsables con su vida**, capaces de responder con agilidad y pericia, ante los riesgos a los que hoy están expuestos.

Vale la pena preguntarse, ¿cuántas de las escuelas de conducción cuentan con una pista propia para el adecuado entrenamiento de los motociclistas?

No es seguro que los nuevos conductores **aprendan en las calles** en donde se presentan los accidentes viales, necesitamos **un proceso más riguroso en la expedición de licencias de conducción para los motociclistas**.

Por otro lado, existen otras evidencias que no solo agudizan más la problemática, sino que nos validan la importancia de contar con una regulación más contundente.

Un estudio reciente de nuestro aliado estratégico, Cesvi Colombia, muestra que estamos muy lejos en términos de equipamiento en seguridad de las motos frente a otros países del mundo, y además cuentan con regulación definida para prevenir y disminuir accidentes en la vía.

- Según las normas internacionales, específicamente la legislación de la Unión Europea, **todas las motocicletas deben incluir elementos de seguridad específicos**, especialmente, los sistemas de frenado ABS.
- Los estándares internacionales señalan que **por lo menos** todas las motocicletas deberían contar con elementos de seguridad como: luces de freno y direccionales LED, frenos de disco trasero, sistemas de freno combinados CBS, ABS trasero, encendido automático de luces, luces de circulación diurna, de cruce y altas tipo LED, freno de disco y ABS delantero.
- El estudio de Cesvi incluyó una muestra de más de 600 mil motocicletas vendidas en Colombia, de las cuales el 97% de estas corresponde a motos entre 0 y 250cc.

Revela que, solo el 6 % de las líneas comercializadas entre los 0 y los 125 CC cuentan con luz de freno y direccionales LED; el 1 % cuenta con sistema de freno combinado CBS, el 23 % tienen luz de circulación diurna LED y el 76 % cuentan con freno de disco delantero.

- CESVI, experto en seguridad de vehículos en el país, indica que **ninguna de las 82 líneas analizadas en el segmento de cilindrada entre 0-125 CC cuenta con el equipamiento sugerido requerido** para cumplir la línea base de seguridad,
- Es decir, más del 60 % de las motos que se venden en Colombia no cumplen con esta regulación. Sin duda, significa todo un riesgo.

- Estudios internacionales han demostrado que el uso de equipamientos de seguridad, en países como Estados Unidos **reducen los accidentes** en un 22 %. y como en España en un 29% a incorporar frenos ABS
- Cabe anotar, que Colombia ensambla el 83 % de las motocicletas vendidas, y el 17 % restante corresponde a motos importadas.

En Colombia, la necesidad de exigir frenos ABS en las motos no es un tema nuevo, ni un capricho nuestro. En 2021 se dijo que esta implementación sería obligatoria, pero sigue en recomendaciones, por eso, es urgente implementar medidas para lograr la disminución de la accidentalidad.

Otro aspecto relevante para la prevención es el uso de los elementos de protección personal, el Ministerio de Transporte estableció las condiciones mínimas en el uso de cascos protectores para conductores y acompañantes de motocicletas, motociclos, mototriciclos, motocarros y cuatrimotos, que rige desde enero de 2021, pero como lo he venido diciendo, aún falta disciplina para su cumplimiento.

No podemos desconocer el papel que juega en la accidental, las debilidades de nuestra infraestructura de transporte en materia de calidad de las vías, señalización y sistemas de seguridad activa y pasiva.

Seguramente muchos de ustedes estarán cuestionando la viabilidad de proteger la vida de los motociclistas solo con una política pública. Sin duda, no será suficiente. Para que esto funcione **se requiere un compromiso de parte de todos y ese es el gran mensaje que queremos dejarles en este día.**

Todos, Gobierno, asociaciones de motociclistas, ensambladoras, gremios, conductores y, por supuesto, los ciudadanos, necesitamos ser conscientes **de la importancia de cuidar la vida en nuestras vías.**

**El punto de partida es indiscutible:** necesitamos una **regulación integral**, no más paños de agua tibia, mientras nuestra gente pierde su vida en las calles del país.

Desde Fasecolda y Cesvi Colombia seremos los primeros **en impulsar esta reglamentación** que permita garantizar la seguridad en las vías del país y reducir sustancialmente el número de víctimas.

Este propósito **solo será posible si trabajamos juntos**, así como lo hicimos en 2015 cuando Gobierno e industria, logramos la establecer la Resolución 3752 que mejora el equipamiento de seguridad en los carros y que hoy, de hecho, se hacen evidentes los resultados con la entrega de estos Premios Vía.

El próximo año queremos contar otra historia, una que destaque el esfuerzo de todos los actores y **otorga incluso un premio de seguridad para las marcas de motos** como símbolo de su compromiso con la vida de los motociclistas.

Antes de despedirme quiero resaltar la labor de la mujer es su compromiso con la seguridad vial, son ellas las que más están concientes de la necesidad proteger la vida de ellas y sus familias.

**Las mujeres son sin dudas fundamentales para lograr este propósito**

A los ganadores **felicitaciones** y

**Recordemos, ningún actor es secundario en la vía**

Muchas gracias.