

Fundación **MAPFRE**

50
Años
Defencarga
Juntos por el país

**Visión Cero,
Factor Clave de
la Logística**

Jesús Monclús

15 Junio de 2022

VIDEO

Yo confío



Contenidos

- Fundación MAPFRE
- Algunos datos de Colombia
- Visión Cero y el Sistema Seguro
- Algunas referencias internacionales
- Estudio Ciclogística
- Estudio Motocicletas
- Estudio “hands-free” y cansancio
- Conclusiones y propuestas



Fundación **MAPFRE**

Somos referente

47 años

contribuyendo a la **mejora de la calidad de vida** de las personas y al **progreso de la sociedad** mediante programas y actividades multinacionales.

1975

2022

FUNDACIÓN MAPFRE NACE EN 1975

Durante este tiempo nuestro compromiso ha permanecido invariable

Contribuir al Desarrollo de la Sociedad

INSTITUCIÓN SIN ÁNIMO DE LUCRO

Cuya actuación se asienta en sólidos valores éticos, y cuyo objetivo es el fomento de

La Calidad de Vida de las Personas

Principios operativos

1. Actuar sin hacer patrocinios
2. Diseñar y ejecutar nuestros propios programas
3. Abiertos a tener socios que nos ayuden a aumentar el impacto social de nuestros programas
4. Enfocados en la evaluación y ciclo OPDCA (observar, planear, hacer/ejecutar, comprobar, actuar)



Objetivos de Desarrollo Sostenible

Nuestras actividades impactan en 11 ODS y son nuestra aportación para conseguir que en el año 2030 el mundo sea un lugar mejor.



OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE

Áreas de actividad



Social Action

Culture

**Injury prevention &
Road Safety**

Health Promotion

**Insurance &
social security**

Prevención y Seguridad Vial

Prevención de lesiones no intencionadas de todo tipo, desde el convencimiento de que la inmensa mayoría son **evitables**, prestando una particular atención a la **movilidad segura y prevención de incendios y quemaduras**.



Educación



Concienciación



Innovación e investigación



Prevención y Seguridad Vial

Nuestros **Programas de Educación** sobre *Prevención de lesiones no intencionadas, Movilidad segura, sana y sostenible* y *Prevención de Incendios*, además de nuestros programas de **Concienciación por el Objetivo Cero** están presentes en 20 países.



COLOMBIA: EDUCACIÓN VIAL. PRIORIDAD DE FUNDACION MAPFRE

1. PROGRAMA: “LA PRACTICA DE EDUCACION VIAL”

- Objetivo: Talleres educativos para estudiantes de 8 a 12 años
- Formación a profesores y alumnos en colegios públicos
- Fundación viene trabajando en este programa desde 2012



2. PARQUE TEMATICO DE PREVENCION Y SEGURIDAD VIAL

3. COLABORACION CON ENTIDADES PUBLICAS Y PRIVADAS: Municipalidades, Agencia Nacional de Seguridad Vial, Automóvil Club de Colombia,

Presupuesto invertido en los últimos cinco años en Colombia mas de 450.000€

Número de beneficiarios alcanzados: Más de 175.000 estudiantes

DONACIONES EXTRAORDINARIAS COVID 19

1.700.000€ invertidos en materiales sanitarios, equipos médicos y ayudas nutricionales a colectivos vulnerables

Premios Fundación MAPFRE a la Innovación Social

Impulsamos propuestas que resuelvan y mejoren aspectos concretos del mundo en el que vivimos.

Dichos aspectos se centran en tres verticales:

- Mejora de la salud y tecnología digital (e-Health)
- Ageingnomics. Economía envejecimiento
- Movilidad sostenible y seguridad

Regiones

Brasil

Resto de Latinoamérica

Europa

P R E M I O S
Fundación **MAPFRE**
A LA INNOVACIÓN
S O C I A L

2021 en cifras

Más de
4.700
voluntarios

Más de
4 millones
de beneficiarios
presenciales de nuestros
programas

Más de
130 millones
de audiencia (web y
redes)



Presencia Internacional

América del Norte

EEUU
México

América Central

Guatemala
El Salvador
Nicaragua
Costa Rica
República Dominicana
Puerto Rico
Panamá
Honduras

América del Sur

Chile
Perú
Ecuador
Colombia
Venezuela
Paraguay
Uruguay
Argentina
Brasil



Europa

Portugal
España
Alemania
Turquía
Malta
Italia

Asia

Filipinas

Algunos datos de contexto de la siniestralidad en Colombia (1/2)



- Contexto general:

- Fallecidos: 6.826 en 2019 y 5.641 en 2020 (“Efecto COVID-19”: menos tráfico, pero más peligroso)
- Tasa de mortalidad: 112 fallecidos por millón de habitantes en 2020
- Modos:
 - Motos, 53%: de estos, el 20% con otros vehículos; el 19%, “solo”; y el 19%, colisión objetos fijos
 - Peatón, 25%: 39%, motos; 30%, vehículos transporte individual
 - Usuario de vehículo, 13%: de éstos, el 48% “solo”; el 17%, objetos fijos
 - Usuarios de bicicleta, 6%
 - Otros 3%
- Causas: excesos velocidad, desobedecer señales y embriaguez
- Los periodos de descanso en Colombia son los momentos más peligrosos (meses y días): menor control operativo, más tiempo de ocio asociado al consumo, etc
- Seis de cada diez vehículos registrados que transitan en Colombia son motocicletas (sólo el 20% en Bogotá, pero entre el 80 y el 90% en otros departamentos)

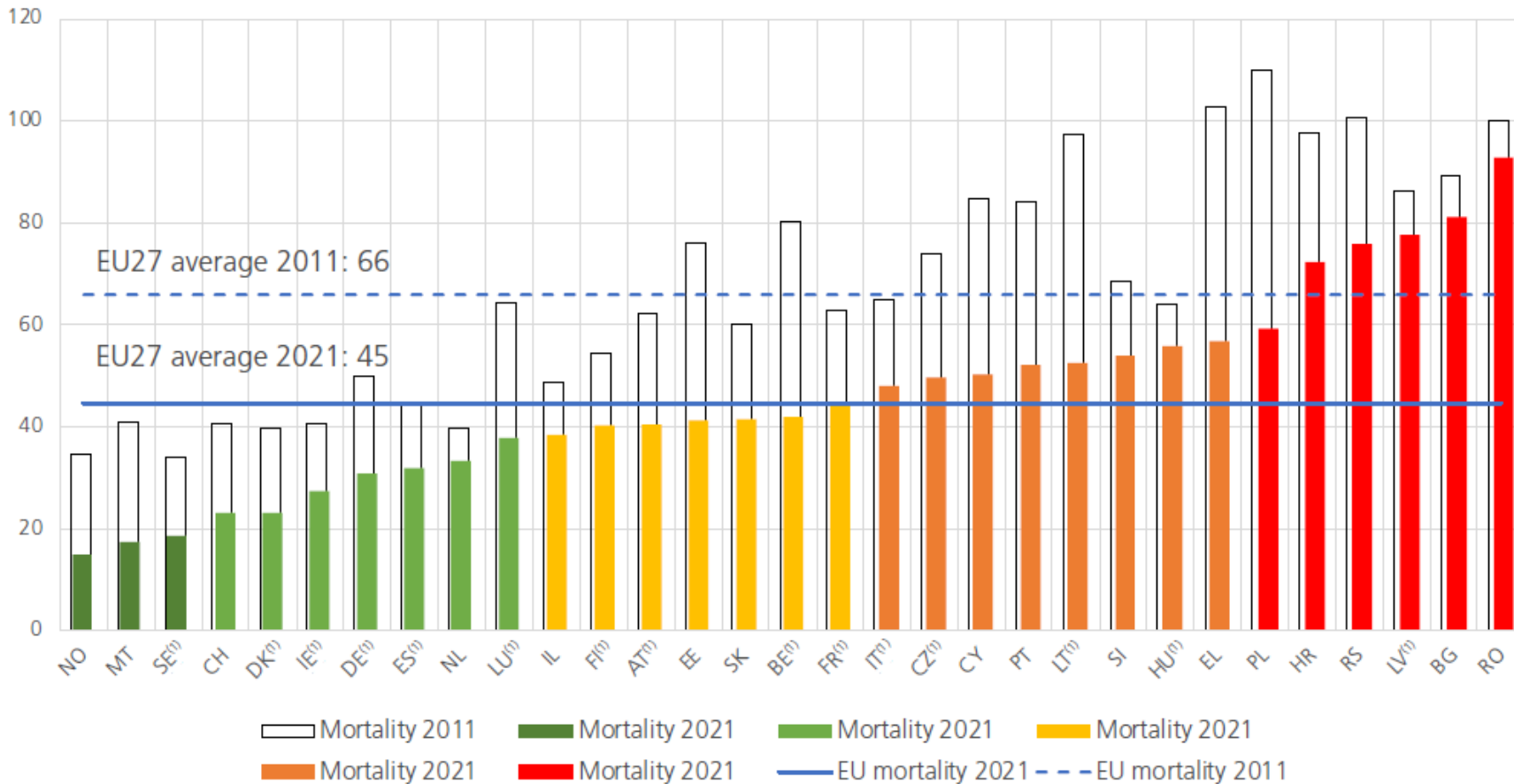
Algunos datos de contexto de la siniestralidad en Colombia (2/2)



- Carga y siniestralidad mortal (datos enero a abril de 2022, Defencarga)
 - El 18% de fallecidos son resultado de siniestros con implicación de carga (432 fallecidos entre enero y abril de 2022)
 - El 2,2% de los fallecidos son usuarios de transporte de carga
- “Efecto COVID-19”
 - En general: -20% siniestralidad grave y mortal, -25% tráfico
 - Más peligroso (Colombia): 34-37 fallecidos/1.000 siniestros en 2016-2019 y... ¡¡54 fallecidos/1.000 siniestros en 2020!!



Algunos datos de contexto de la siniestralidad en Colombia (3/3)



	2021		
	Road deaths	Inhabitants	Deaths per mln inhabitants
NO	80	5,391,369	14.8
MT	9	516,100	17.4
SE ⁽¹⁾	192	10,379,295	18.5
CH	200	8,667,088	23.1
DK ⁽¹⁾	135	5,840,045	23.1
IE ⁽¹⁾	137	5,006,907	27.4
DE ⁽¹⁾	2,569	83,155,031	30.9
ES ⁽¹⁾	1,508	47,394,223	31.8
NL	582	17,475,415	33.3
LU ⁽¹⁾	24	634,730	37.8
IL	364	9,449,000	38.5
FI ⁽¹⁾	223	5,533,793	40.3
AT ⁽¹⁾	362	8,932,664	40.5
EE	55	1,330,068	41.4
SK	226	5,459,781	41.4
BE ⁽¹⁾	484	11,566,041	41.8
FR ⁽²⁾	2,947	65,447,454	45.0
IT ⁽¹⁾	2,843	59,257,566	48.0
CZ ⁽¹⁾	531	10,701,777	49.6
CY	45	896,005	50.2
PT ⁽³⁾	514	9,857,593	52.1



Sistema seguro

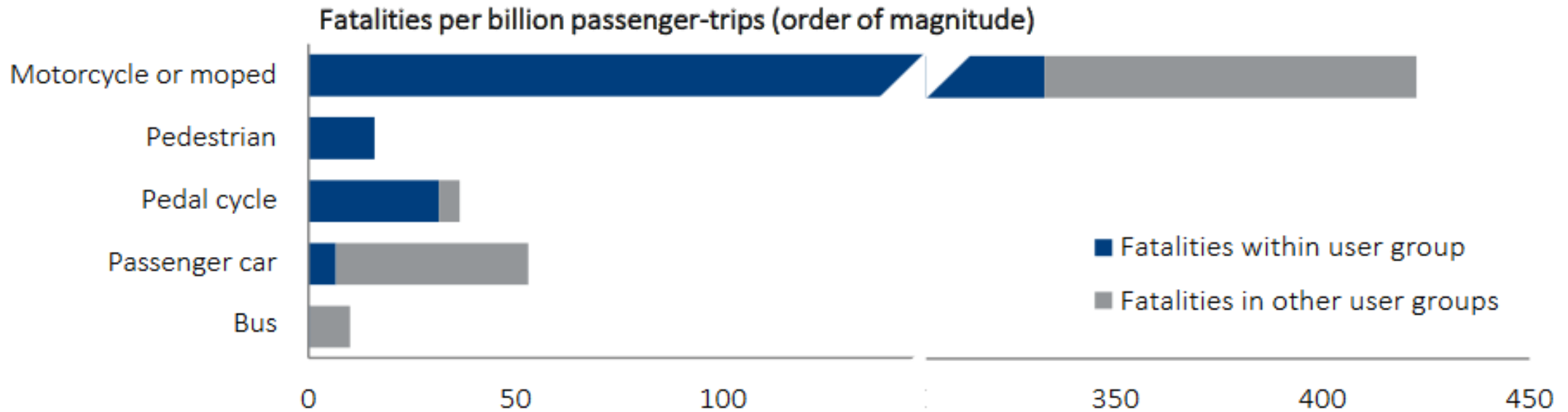


Sistema seguro: velocidad



Sistema seguro: riesgo por modo de transporte

Figure 8. Number of fatalities in collisions involving a given user group in selected cities, 2011-15
(per passenger trip in this user group)



Sistema seguro: comportamientos



[Inicio](#) > [Prensa comunicados](#) > ANSV promueve el uso correcto del casco para pr...

[Inicio](#) > [Prensa comunicados](#) > Motociclistas deben portar el casco de protección...

Escriba el término aquí



Escriba el término aquí



ANSV promueve el uso correcto del casco para proteger las vidas de los usuarios de motocicletas

Motociclistas deben portar el casco de protección de manera correcta: ANSV

22/12/2020

21/01/2021

Usuarios de la vía motociclistas

Usuarios de la vía motociclistas



Sistema seguro: velocidad

motor | europa **press**europa**press** / motor / sector

Publicado 11/05/2022 18:33

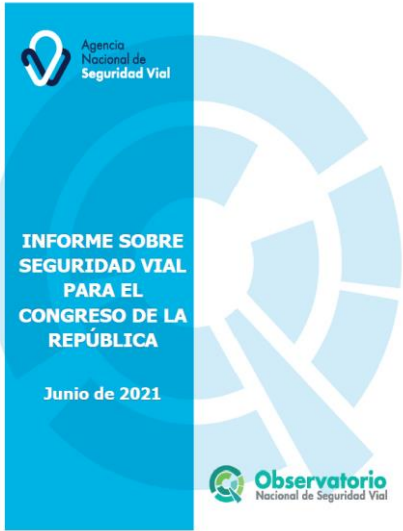
El límite de 30 km/h en ciudad reduce un 14% los fallecidos un año después de su implantación, según la DGT





INICIO

RESULTADOS



“Evasión de la revisión técnico mecánica del 80% de promedio”.

Flotas seguras como parte de un ambiente laboral seguro

21.08.2019



Toyota HILUX (DOUBLE CAB) / SW4
7 AIRBAGS



www.latinncap.com

TEST 2019

Sistema seguro: educación y formación

Programa
Educação Viária
é vital

Primeros pasos www.educacaoviariaevital.com.br



Sistema seguro: formación logística



QUIÉNES SOMOS

EVENTOS

NOTICIAS

FORMACIÓN

PROYECTOS

CONTACTO



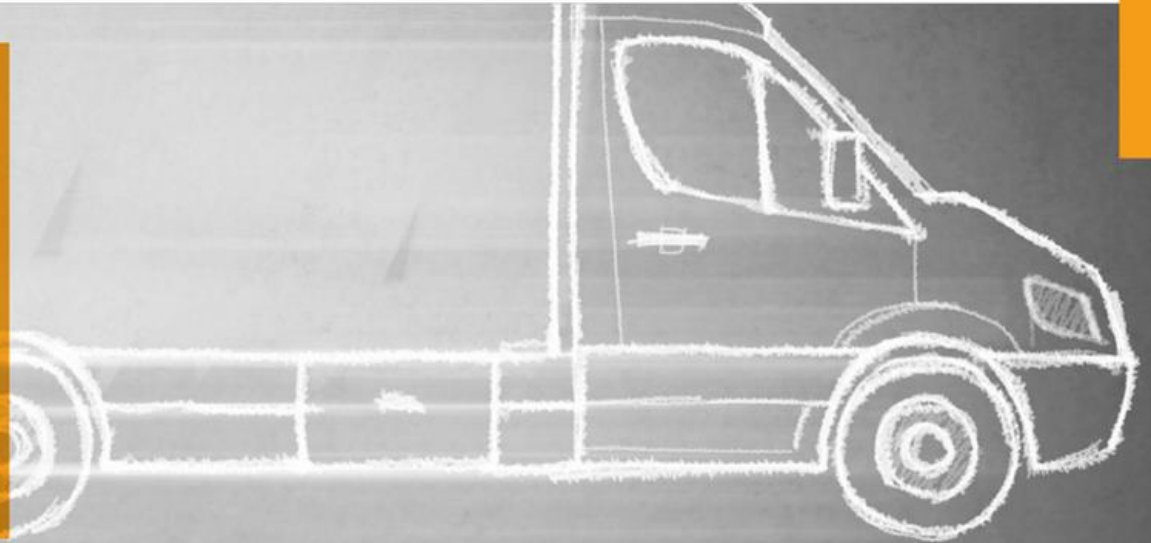
V EDICIÓN DE LA ESCUELA DE REPARTIDORES

ESCUELA DE **uno**
REPARTIDORES

CTC, COSLADA

MUCHO MÁS QUE UNA ESCUELA SI ERES REPARTIDOR, HAZTE IMPRESCINDIBLE

- Claves para una gestión eficiente del reparto de mercancías
- Aplicación de la sostenibilidad ambiental en la logística y el transporte



FINANCIADO POR



COLABORAN



CON EL SELLO DE GARANTÍA DE



Sistema seguro: concientización







Materias primas

Proveedores

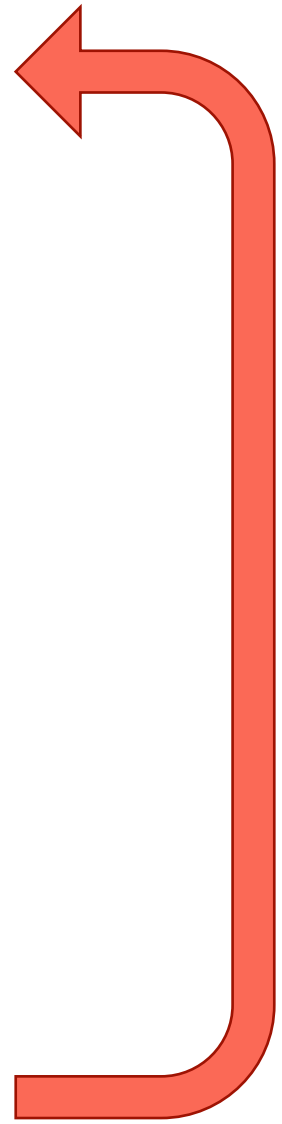
Fabricación

Distribución

Venta

Consumidor

Reciclaje



Sistema seguro: ejemplos



PLAN MUNDIAL

DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL
2021-2030



Las empresas, tanto públicas como privadas, pueden elaborar protocolos que garanticen la operación segura de sus flotas, incluso permitiendo retrasos razonables para evitar el exceso de velocidad, estableciendo límites en las horas de conducción para los repartidores y vigilando los comportamientos de conducción de los conductores a través de sistemas de control, como los dispositivos de limitación de velocidad y los tacógrafos.

Las tecnologías de la comunicación y la logística pueden reducir la necesidad de desplazarse al conectar electrónicamente a las personas para la actividad empresarial y comercial, así como facilitar el envío eficiente y seguro de productos y materiales.

Papel del sector privado

Las corporaciones y las empresas ejercen una gran influencia en la sociedad y los sistemas de transporte a través de sus productos; de sus flotas de vehículos y su forma de gestionarlas; de su influjo sobre los empleados y contratistas, así como de su potencial para apoyar financieramente la seguridad vial. Las empresas e industrias de todos los tamaños y sectores pueden contribuir a alcanzar los ODS relacionados con la seguridad vial aplicando los principios del sistema de seguridad a todas sus cadenas de valor (incluidas las prácticas internas a lo largo de sus procesos de adquisición, producción y distribución) e informando sobre el desempeño en materia de seguridad en sus informes de sostenibilidad. Por ejemplo, en sus contratos con proveedores las empresas podrían hacer frente a imprevistos:

- especificando los niveles de seguridad de los vehículos (incluidos los vehículos de motor de dos ruedas) para las flotas de vehículos que se utilizan en la prestación de servicios contratados;
- requiriendo que los conductores de transporte, incluidos los que utilizan vehículos de motor de dos ruedas y otros dispositivos motorizados de movilidad personal, hayan recibido formación;
- disponiendo que los proveedores realicen autocontroles y presenten informes sobre su desempeño en materia de seguridad vial; y
- estableciendo normas para programar y planificar las operaciones y prácticas de conducción adquiridas para controlar la fatiga del conductor, usar vías de tránsito de bajo riesgo, utilizar vehículos de menor riesgo y priorizar los mejores horarios para los desplazamientos.

Sistema seguro: ejemplos



Administraciones y organizaciones seguras

Promover los planes de movilidad segura y sostenible en Administraciones Públicas y empresas 92

Potenciar la formación, educación y sensibilización en riesgos viales 93

Mejorar la prevención de riesgos laborales y el tratamiento del accidente in itinere 95

Introducir la seguridad vial en las compras, contratos y concesiones públicos y privados 96

Potenciar la vigilancia de la salud de las personas trabajadoras y los conductores profesionales 97

Sistema seguro: ejemplos

Action No.	Action	Lead Department or Agency	Responsibility	Due Date	Support Department or Agency
45.	Develop a protocol, underpinned by legislation, to allow the sharing of information and data, including personal data, between the HSA, An Garda Síochána and the RSA, to assist in the identification and investigation of non-compliance and non-adherence to statutory responsibilities in relation to vehicle maintenance, work-related vehicle safety and driving for work.	Health and Safety Authority, Road Safety Authority, An Garda Síochána	CEO HSA, RSA HR Manager, Commissioner of An Garda Síochána	Q4 2024	DoT
46.	Develop enhanced enforcement powers for An Garda Síochána and RSA Transport Officers to deal effectively with commercial vehicles including the adoption of fixed charges.	Road Safety Authority	Director - Vehicle Standards & Enforcement	Q4 2022	DoT, AGS
47.	Engage with academic, business, civil society, and the insurance industry to promote road safety across all sectors of the community, including encouraging these entities to sign up to the European Road Safety Charter.	Road Safety Authority	Director - Road Safety, Research & Driver Education	Annual	Stakeholders
48.	Develop, oversee, and deliver a voluntary Driving for Work Standard (DFWS) and training programme in collaboration with industry and employers.	Road Safety Authority	Director - Driver Testing & Licensing	Q4 2024	HSA



Action No.	Action	Lead Department or Agency	Responsibility	Due Date	Support Department or Agency
49.	Develop joint national intervention (education & enforcement) strategy on work related road safety.	Health and Safety Authority, Road Safety Authority, An Garda Síochána	CEO HSA, RSA HR Manager, Commissioner of An Garda Síochána	Q1 2023	-
50.	Conduct a feasibility study and make recommendations on the introduction of an earned recognition scheme for commercial vehicle operators, giving criteria based points for those operators in public procurement competitions.	Road Safety Authority	Director - Vehicle Standards & Enforcement	Q4 2022	DoT, AGS, OGP, Bus Éireann, Dublin Bus, HSA, DoE

Sistema seguro: ejemplos

**SEGURIDAD VIAL
EN LA EMPRESA**

[HOME](#)

[FORMACIÓN](#)

[MARCO INTERNACIONAL](#)

[PUBLICACIONES Y RECURSOS](#)

[BLOG](#)

[ACCESO CAMPUS](#)



Fundación
MAPFRE



**MÓVIL, NI EN
LA MANO NI EN
MODO MANOS
LIBRES**

SEGURANÇA VIÁRIA E

CICLOGÍSTICA

DESAFIOS E OPORTUNIDADES NO BRASIL

Fundación **MAPFRE**



PRO
URB

LABMOB

janeiro.
2022

DESENHO DO ESTUDO METODOLOGIA

O escopo do estudo situa os entregadores-ciclistas no **ecossistema da ciclogística** nas cidades brasileiras;

Abordagem sistêmica - **cinco dimensões**, com seus respectivos indicadores:

ENTREGADORES-CICLISTAS

BICICLETA E EQUIPAMENTOS

EMPRESA / COLETIVO / APLICATIVO

INFRAESTRUTURA URBANA

LEGISLAÇÃO E POLÍTICAS PÚBLICAS

PESQUISAS QUALI-QUANTITATIVAS: **SURVEY + ESTUDOS DE CASO**



DESENHO DA SURVEY

Universo da survey: **Entregadores-ciclistas de aplicativos usuários de bicicletas elétricas** na cidade de São Paulo.

Amostra: **312 entregadores + 24 entregadoras**

Aplicação: **4 pontos** de apoio/retirada das bicicletas elétricas

O **questionário quali-quantitativo** estruturado buscou levantar informações a partir de perguntas sobre

percepções de segurança viária;

envolvimento em sinistros;

relação com a cidade;

medos em relação à profissão;

acessórios e equipamentos utilizados;

aspectos gerais do trabalho e perfil sociodemográfico

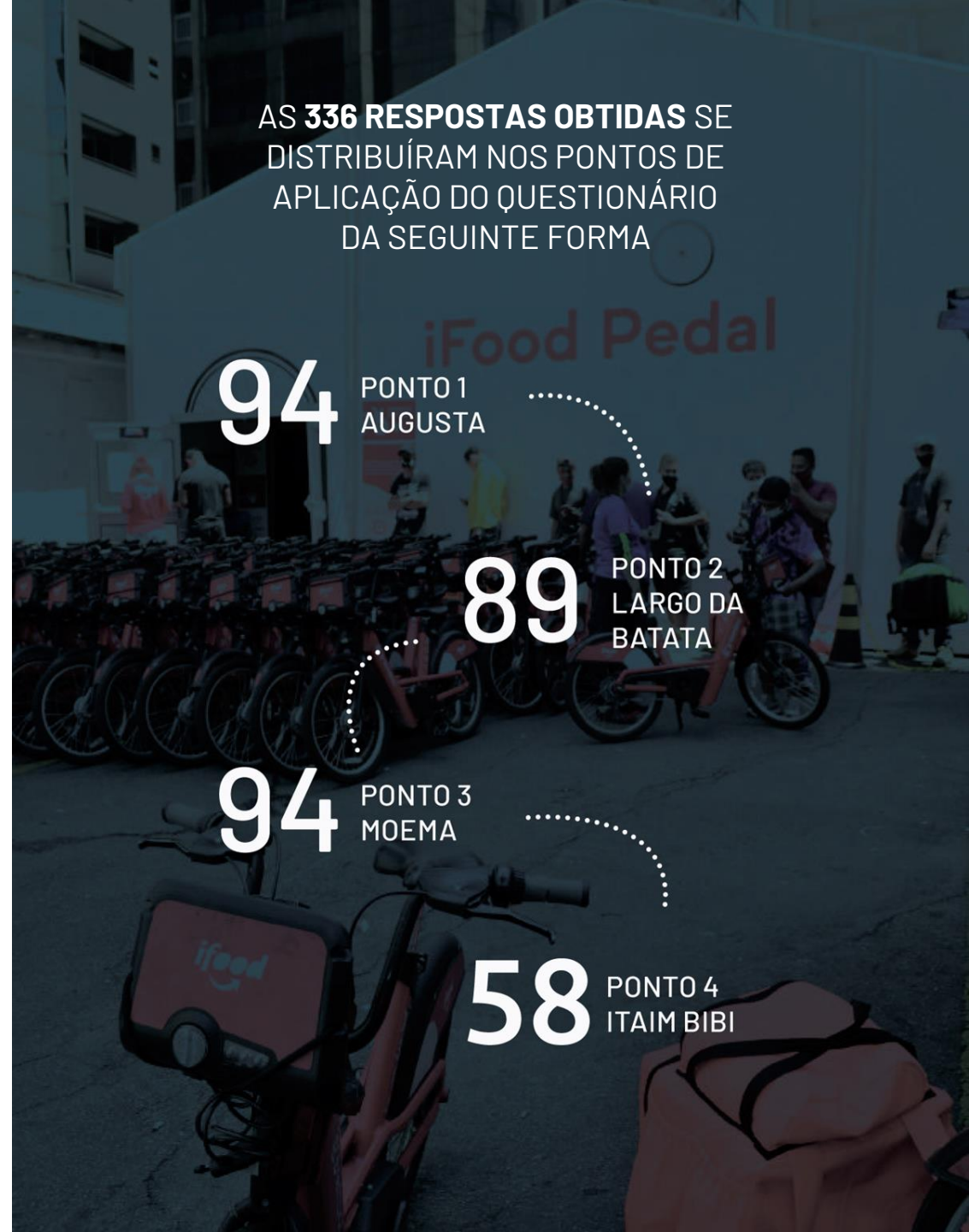
AS **336 RESPOSTAS OBTIDAS** SE DISTRIBUÍRAM NOS PONTOS DE APLICAÇÃO DO QUESTIONÁRIO DA SEGUINTE FORMA

94 PONTO 1
AUGUSTA

89 PONTO 2
LARGO DA
BATATA

94 PONTO 3
MOEMA

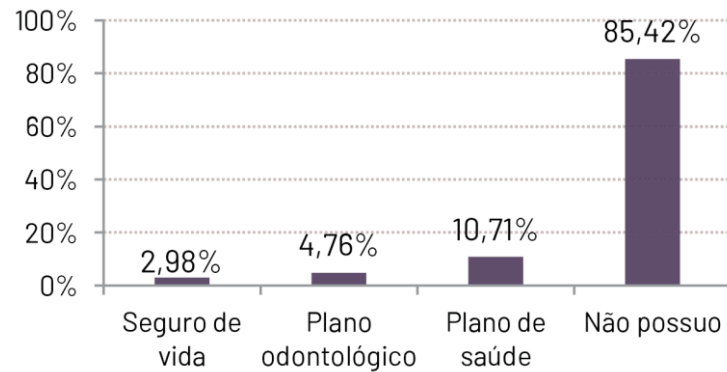
58 PONTO 4
ITAIM BIBI



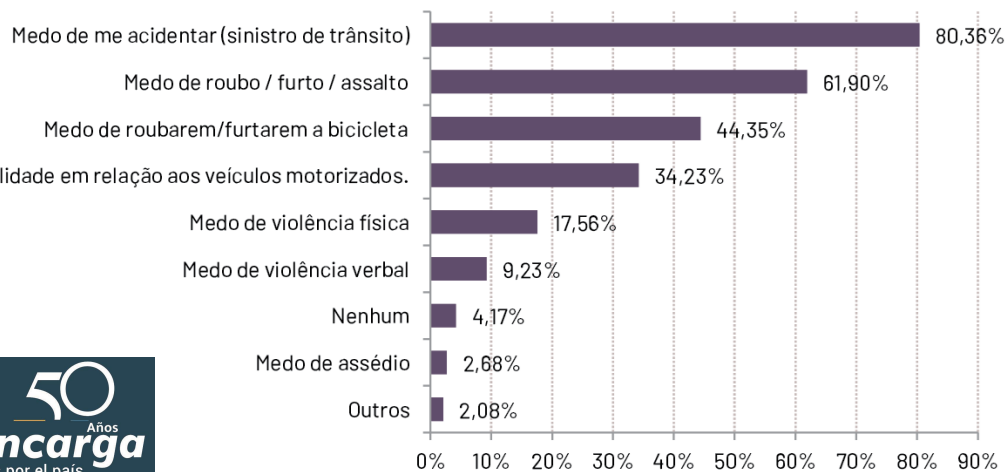
RESULTADOS - SURVEY

Quanto à seguridade pessoal e envolvimento em sinistros:

posse de seguro pessoal



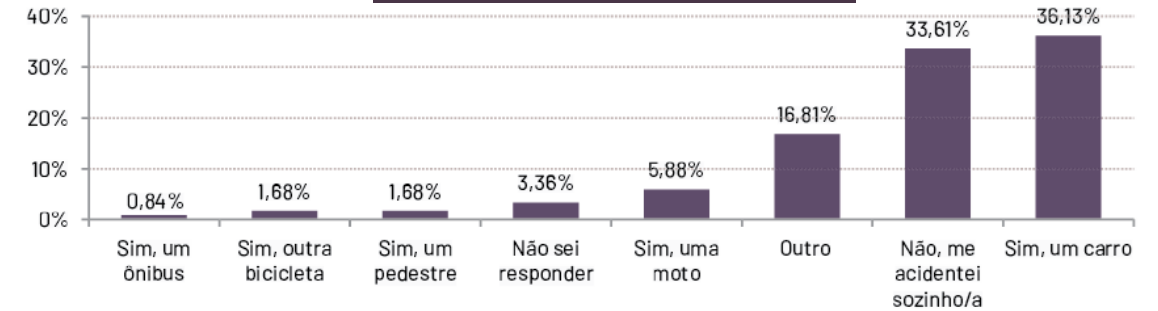
medos do dia-a-dia



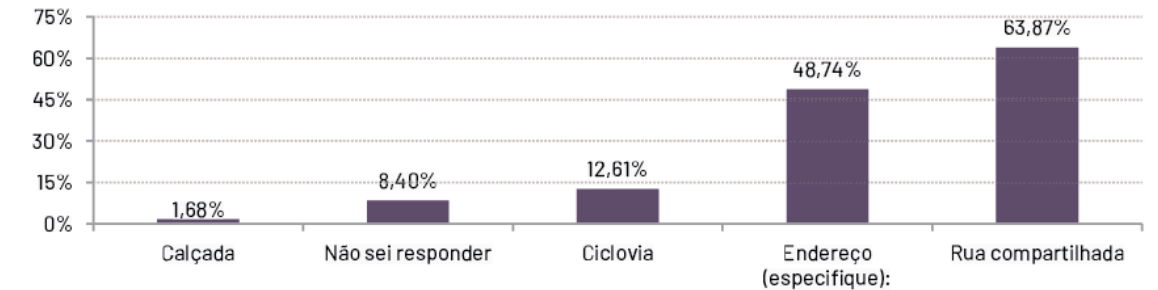
envolvimento em sinistro



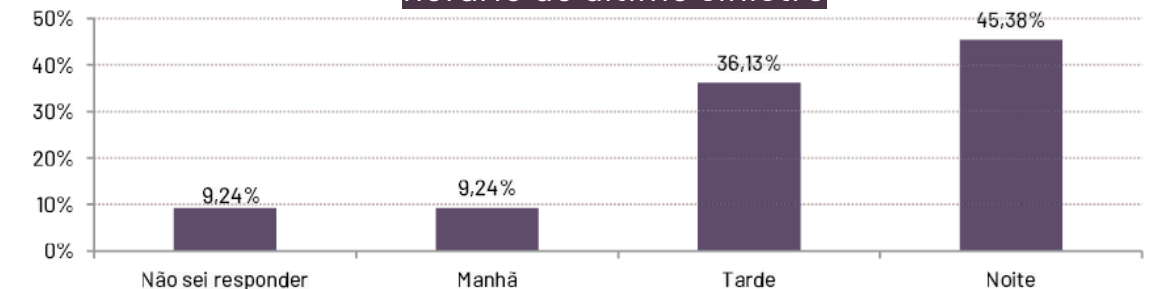
envolvidos no último sinistro



local do último sinistro



horário do último sinistro



DESENHO DOS ESTUDOS DE CASO

CURITIBA (PR), FORTALEZA (CE) E SÃO PAULO (SP)

Entendimento qualitativo acerca do ecossistema da ciclogística e segurança viária a partir da análise dos indicadores adotados;

Cada estudo de caso contemplou os seguintes **instrumentos** para coleta de dados:

Entrevistas em profundidade

realizadas com dois entregadores de cada caso e um(a) representante de cada empresa ou coletivo

Acompanhamento etnográfico

acompanhamento de rotina de entrega de um dos entregadores entrevistados, em cada caso

Caracterização do espaço viário

caracterização de trechos indicados, pelos entregadores, como mais seguros e menos seguros dentro da rota realizada no acompanhamento etnográfico

Contagens de ciclistas

nos mesmos trechos indicados pelos entregadores como mais e menos seguros, além da caracterização viária, foram realizadas contagens de ciclistas e demais veículos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na **rotina dos entregadores**, a **segurança viária** aparece como algo **secundário** diante de **necessidades econômicas** e **busca por eficiência e produtividade**;

A perceptível **sensação de insegurança com relação ao trabalho**, combinada aos **riscos da profissão** e **falta de assistências** encontradas, causam impacto direto na **decisão de permanência na profissão**;

Desafios a superar em frentes relacionadas a :

- condições de trabalho dos entregadores (profissão precarizada),
- infraestrutura viária urbana pertinente às atividades ciclológicas,
- acesso a veículos e equipamentos,
- falta de regulamentação específica e políticas públicas voltadas à categoria.

Considerar as **particularidades** do universo diverso da **ciclogística**;

Longe de esgotar a discussão sobre segurança viária, este estudo buscou **colocar na agenda o quão crítico é desenvolver pautas de segurança viária para os ciclistas.**



Fundación **MAPFRE**

**Hoja de ruta para
la mejora de la
seguridad vial de
usuarios de
motocicletas y
ciclomotores**

Mayo de 2021



Agradecimientos

Co-autor: Asociación Española de la Carretera (AEC)



**CESVIMAP
MAPFRE**

**DGT
ANESDOR
BMW
CESVIMAP
DAINESE**

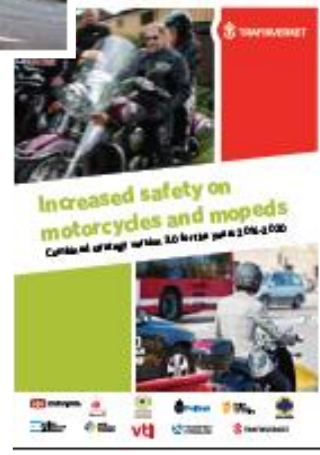


Agradecimientos

Sector	Entidad
Administración	Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana - MITMA
	Dirección General de Tráfico - DGT
	Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil
	Guàrdia Urbana de Barcelona
	Unidad Atestados de Tráfico. Policía Municipal Madrid
	Unión Nacional de Jefes y Directivos de Policía Local - UNIJEPOL
	Ilmo. Ayto. de Granada
	Subdirección de Seguridad Vial, Calidad y Supervisión de Proyectos. Comunidad de Madrid
Centro de Investigación	Centro de Experimentación y Seguridad Vial MAPFRE - CESVIMAP
Fabricantes de vehículos	Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas - ANESDOR
Asociación para la prevención de riesgos laborales	Asociación de Especialistas en Prevención y Salud Laboral - AEPSAL
Asociación de usuarios	Asociación Mutua Motera - AMM
	Club Turismoto
	Plataforma Motera para la Seguridad Vial - PMSV
Asociación de víctimas	Stop Accidentes
	Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal - AESLEME
Autoescuelas	Confederación Nacional de Autoescuelas - CNAE
Empresas concesionarias	Autopistas
Empresa de equipamiento vial	Road Steel
Empresas de reparto	Glovo
Prensa	Revista Autopista
	Motorpress Iberica - MPIB
Otros	Asoc. Española de entidades colaboradoras de la Admon. en la Inspección Técnica de Vehículos. AECA ITV

Estado del arte

Planes, estrategias, informes y buenas prácticas internacionales 21
Planes, estrategias, informes y buenas prácticas nacionales 9
Notas de prensa, artículos 10
Proyectos de investigación 13
Otros 5



Metodología



Cuanti: interpretación de datos

- 1. Diferencias **pequeñas** entre datos DGT y datos Fundación MAPFRE (muestras diferentes)**
- 2. Porcentajes calculados teniendo en cuenta “desconocidos” o no**
- 3. Diferencias entre motocicletas, ciclomotores o motocicletas+ciclomotores**

Cuanti: datos estadísticos nacionales

En el año 2019

1 de cada 4

Fallecidos en siniestros de tráfico en España eran motociclistas

El riesgo de fallecer por cada kilómetro recorrido en motocicleta es entre

12 y 17 veces superior

Al de hacerlo en un turismo

39% del total de fallecidos en **vías interurbanas** y en **fin de semana**

30% del total de fallecidos en **vías urbanas**
(¿30-50 km/h sistema seguro?)

96% de los conductores de motocicletas y ciclomotores fallecidos eran **hombres**

98% del total de fallecidos no hacían uso de **ropa de alta visibilidad**. **3%** sin casco

2009-2019

21% reducción

En motociclistas fallecidos
(35% general y 49% en turismos)

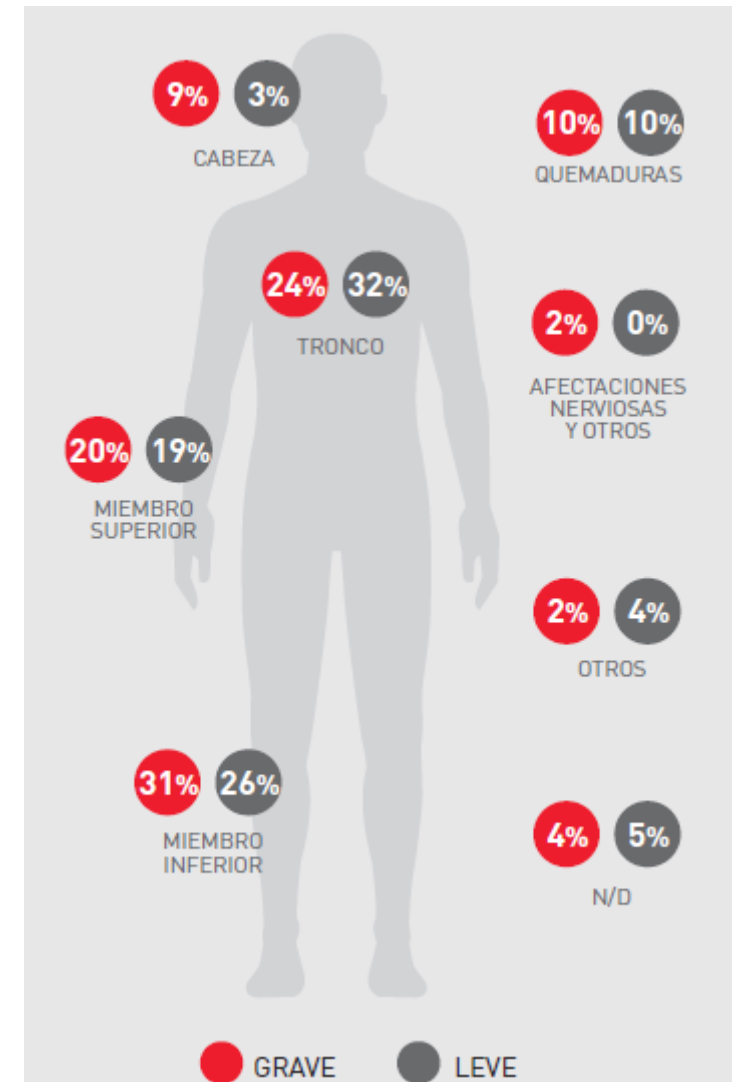
10% del parque
4% censo conductores

Cuanti: lesionados

3.263 lesionados (conductores y ocupantes de motocicletas y ciclomotores)
7.048 lesiones

	Ciclomotor		Motocicleta		Total	
	Número	Porcentaje	Número	Porcentaje	Número	Porcentaje
Conductor	192	18%	1.179	54%	1.371	42%
Ocupante	881	82%	1.011	46%	1.892	58%
Total	1.073	100%	2.190	100%	3.263	100%

Lesiones en función de la zona general del cuerpo



Cuanti: lesionados

	Grave	Leve	N/d	Total
11. Cráneo	6%	2%	0%	3%
12. Cara	3%	1%	0%	2%
21. Col. cervical	5%	19%	1%	13%
22. Col. dorsal	3%	2%	0%	2%
23. Col. lumbar	2%	4%	0%	3%
24. Hueso sacro	1%	1%	0%	1%
25. Tórax	8%	5%	0%	6%
26. Abdomen	2%	1%	0%	1%
27. Pelvis	3%	1%	0%	2%
31. Hombro	9%	7%	0%	8%
32. Brazo	1%	1%	0%	1%
33. Codo	2%	3%	0%	2%
34. Antebrazo	2%	1%	0%	1%
35. Muñeca	4%	4%	0%	4%
36. Mano	3%	4%	0%	3%
41. Cadera	3%	2%	0%	2%
42. Muslo	3%	1%	0%	2%
43. Rodilla	7%	10%	1%	8%
44. Pierna	7%	3%	0%	5%
45. Tobillo	6%	6%	0%	6%
46. Pie	5%	5%	0%	5%
81. Herida abierta (cualquier zona)	5%	5%	0%	5%
82. Quemaduras	4%	6%	0%	5%
93. Erosiones múltiples	2%	3%	0%	3%
94. Lesiones no especificadas	0%	1%	0%	1%
98. Otras zonas (nervios)	1%	0%	0%	1%
99. Otras zonas	0%	0%	0%	0%
N/d	4%	5%	95%	7%
Total	100%	100%	100%	100%

Lesiones por
zona detallada

Cuanti: lesiones más frecuentes

Lesiones más frecuentes	Porcentaje
Otras fracturas del extremo distal de radio-cerrada	16%
Contusión de mano(s)	14%
Contusión de muñeca	12%
Fractura de hueso metacarpiano cerrada	7%
Esguince/torcedura de muñeca	6%
Fractura de la falange(s) de la mano-cerrada	6%
Fractura de navicular (escafoides) de muñeca-cerrada	5%
Fractura extremo-inferior de radio y cúbito-cerrada intraarticular	4%
Fractura de colles-cerrada	3%
Fractura de otros huesos del carpo	3%
Fractura múltiple del metacarpo-cerrada	3%
Luxación muñeca (articulación)-cerrada	3%
Fractura de hueso metacarpiano-abierta	2%
Esguince/torcedura metacarpo falángica (articulación)	2%
Fractura extremo inferior de radio y cúbito-cerrada extraarticular	2%
Fractura de extremo distal de cúbito-cerrada	2%
Otras lesiones	10%
	100%

Cuanti: fallecidos



Cuanti: fallecidos

Lesiones más graves en **tronco**
y **cabeza**

En el **52%** no interviene otro
vehículo

58%
carretera

46%
ciudad

Responsabilidad del siniestro

44%

58%

A causa de otro vehículo

51%

37%



Tipología del siniestro

41%

salida de vía

17%

colisiones en "T"
o fronto-laterales

15%

caídas

Infracciones graves por parte de
los conductores motociclistas en
siniestros con fallecidos

29%

Exceso

17%

Alcohol
de velocidad

10%

Drogas

Infracciones de los conductores de
vehículos implicados

21%

No respetar
la prioridad

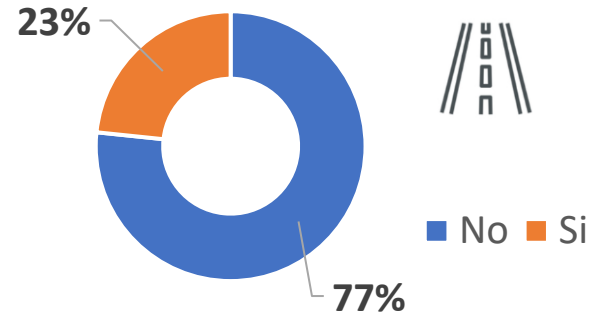
10%

Conducción
desatenta

El 57% conductores (motos y "otros") comenten una infracción

Cuanti: fallecidos

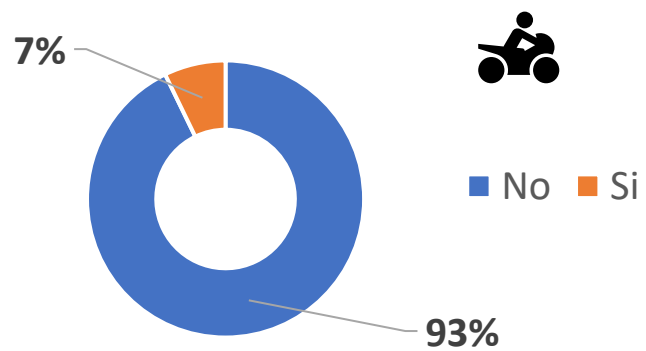
¿Contribución de la vía?



Sin protección en **biondas** y los **márgenes**, en carrera y ciudad (árboles, farolas, mobiliario urbano)

SPMs

¿Contribución del vehículo?



Estado de los **neumáticos**

ITV desfavorable o caducada



4%



13%

Cuanti: fallecidos



Edad media fallecidos **41 años**

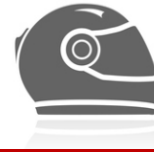


Edad media fallecidos **56 años**



97%

Uso de casco



86%



6%

Perdida de casco



29%



Equipamiento de protección



47%



25%



Cuanti: fallecidos



Cuali: entrevistas

- **Problemas:**
 - **Conservación de las carreteras**
 - **Poca demanda de seguridad en el momento de la compra**
 - **Antigüedad de los vehículos y, como resultado, modernos sistemas de seguridad activa escasos**
 - **Controles policiales insuficientes y comportamiento (infracciones) muy mejorable.**
- **Soluciones:**
 - **Promoción de sistemas de seguridad: ABS, control de frenada en curva, iluminación dinámica, control de presión de neumáticos, control de tracción y sistema e-Call**
 - **Adecuado mantenimiento del vehículo y de la vía; márgenes de vía seguros**
 - **Más formación; más vigilancia y control.**
 - **Más atención a repartidores usuarios de motos y ciclomotores**

Cuali: talleres

- **Soluciones:**
 - **Conocimiento más detallado de siniestros y sus soluciones: grupos técnicos de investigación**
 - **Formación a lo largo de toda la vida (incluida formación post-permiso en nuevas tecnologías)**
 - **Universalización progresiva de las nuevas tecnologías**
 - **Mayor énfasis en repartidores**
 - **Renovación del parque**
 - **Extensión a toda la red de los principios de gestión integral de la seguridad de las vías**
 - **Identificar características de tramos de alta siniestralidad y actuar proactivamente en todos los tramos con las mismas características**
 - **Mejora del estado de conservación de la vía y protección de márgenes/obstáculos**

Cuali: buenas prácticas

- **Señalización de tramos de alto riesgo** para motociclistas en carreteras no principales.
- **“Formación 3.0”** del **Servei Català de Trànsit**.
- **“Formación 360”** promovida por **ANESDOR**.
- Formación de la **Agencia Gallega de Infraestructuras**, iniciada en 2019, en colaboración con la Unión de Moteros Europeos, Pons Seguridad Vial y de la Escuela Nacional de Conducción de Motocicletas.
- Formación de la **Jefatura Provincial de Tráfico de Zamora** y la **Asociación Motociclistas Zamorana**.
- Los cursos ofrecidos por la compañía de motosharing **COUP** (quien dejó de operar en España a mediados de 2019) en colaboración con la Escuela **PONS** y la **DGT**.
- Nueva **cualificación de formación profesional** para trabajadores del servicio de entrega y recogida a domicilio.
- **Código de buenas prácticas** para conductores de motos compartidas o **motosharing** en la ciudad de **Barcelona**.
- Campaña **“Hazte visible”** del Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (**INSST**). Campaña sobre la visibilidad de trabajadores motociclistas y los riesgos de situarse en los ángulos muertos de los vehículos de mayores dimensiones.

El caso especial de REPARTIDORES USUARIOS DE VM2R

Problemas:

- o Ausencia de protocolos ante situaciones climáticas adversas.
- o Mal estado de conservación de los vehículos.
- o Uso de equipos de protección inadecuados.
- o Formación inapropiada en seguridad vial.
- o Organización de trabajo mejorable.



Soluciones:

- o Mayor formación en seguridad vial y concienciación sobre la necesidad de convivencia vial.
- o Adecuado mantenimiento del vehículo.
- o Mejor organización del trabajo: descansar entre horas de reparto y ajustar los horarios al tiempo de los recorridos con adecuados márgenes de tiempo y seguridad.
- o Mejorar la colaboración entre empresa y repartidores, y contribuir al desarrollo de políticas públicas de movilidad y seguridad.

Hoja de ruta



Hoja de ruta



Fundación **MAPFRE**

**Teléfono móvil con
manos libres,
cansancio,
somnolencia y
distracciones al
volante**

Octubre de 2021



MINISTERIO
DEL INTERIORDIRECCIÓN GENERAL
DE TRÁFICOMINISTERIO
DEL INTERIORDIRECCIÓN GENERAL
DE TRÁFICOIntensificación de la vigilancia**Las distracciones al volante ocasionaron más de 300 fallecidos en 2020**

- Por quinto año consecutivo, sigue siendo el factor concurrente más frecuente en accidentes mortales, con un incremento de 3 puntos con respecto a 2019.
- Durante siete días los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, policías locales y policías europeos de tráfico incrementarán la vigilancia sobre este factor de riesgo.
- El uso del móvil durante la conducción, una de las distracciones más frecuentes en la actualidad, multiplica por cuatro el riesgo de sufrir un accidente.
- La reforma de la Ley de Tráfico, que se encuentra actualmente en tramitación parlamentaria, prevé incrementar de 3 a 6 los puntos a detraer por conducir sujetando con la mano dispositivos de telefonía móvil.

15 de septiembre de 2021.- A partir de mañana, 16 de septiembre y hasta el próximo día 22, la Dirección General de Tráfico pone en marcha una

Nota de prensa

Resultados campaña**Usar el teléfono móvil mientras se conduce continúa siendo la distracción más frecuente entre los conductores**

- De las 6.840 denuncias formuladas en total, 2.930 corresponden a este precepto.
- Tras ella encontramos ponerse el cinturón durante la conducción, el uso de auriculares, la lectura o la búsqueda de objetos, entre otras.
- Los controles preventivos permitieron también sancionar a más de 1.800 conductores que, además de cometer una distracción, conducían bajo los efectos del alcohol o las drogas.

1 de octubre de 2021.- Una vez más se constata que el uso manual del teléfono móvil mientras se conduce sigue siendo, dentro de las acciones que implican una distracción en la conducción, la infracción más cometida. Esto es lo que demuestran los resultados de la última campaña de vigilancia

Nota de prensa

#2. Metodología

Diseño del experimento

Para conocer las reacciones biológicas de los conductors utilizamos una avanzada tecnología biométrica.

EEG
ELECTROENCEFALÓGRAFO

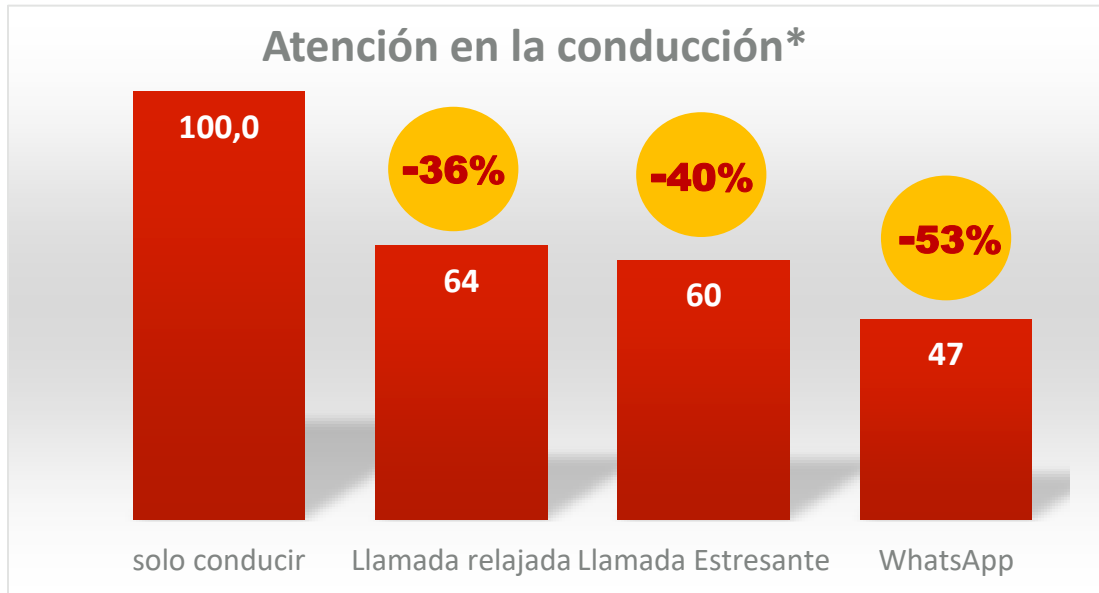


BVP
RITMO CARDÍACO



GSR
CONDUCTANCIA DE LA PIEL

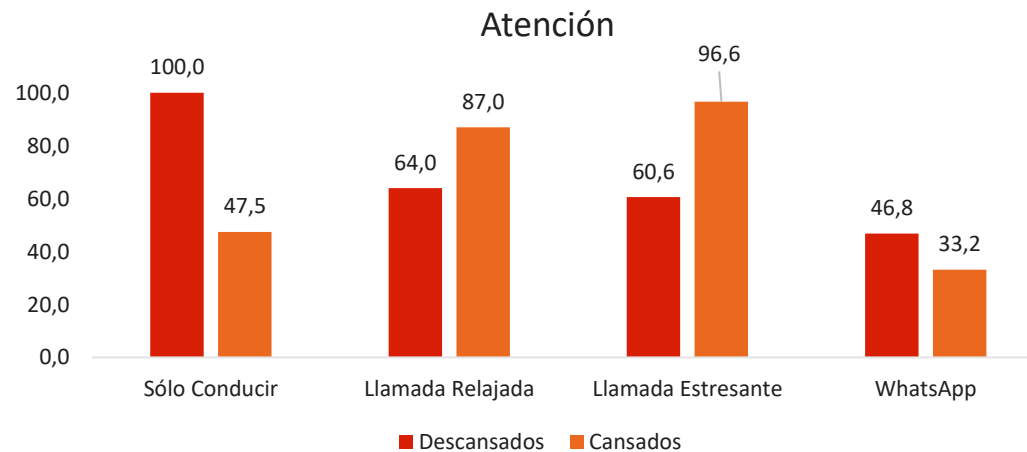




Usar el **MÓVIL con manos libres** mientras conducimos **REDUCE DRÁSTICAMENTE** la **ATENCIÓN** al volante.

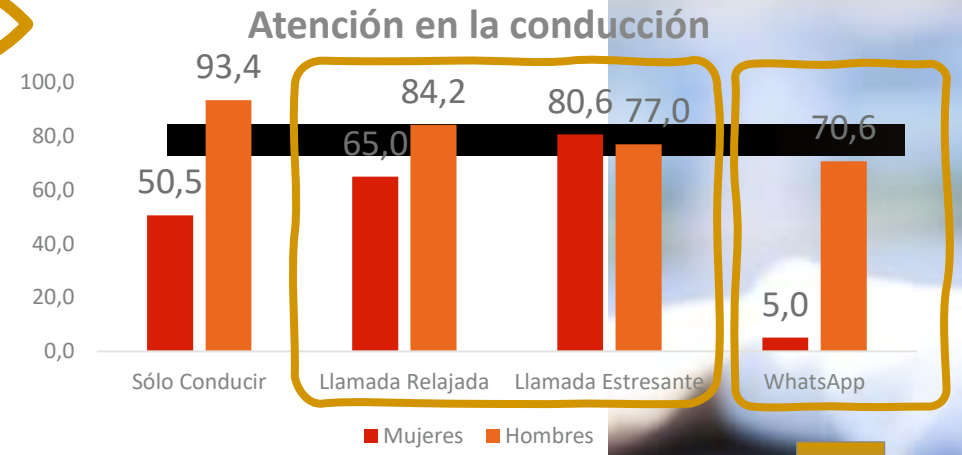
Cualquier uso del **MÓVIL con manos libres** **MULTIPLICA POR 2** la probabilidad de cometer **GRAVES ERRORES DE CONDUCCIÓN**.

**Conducir
CANSADO Y
SOMNOLIENTO
REDUCE
GRAVEMENTE
nuestra capacidad
para prestar
ATENCIÓN a la
conducción*
(sin usar el móvil).**



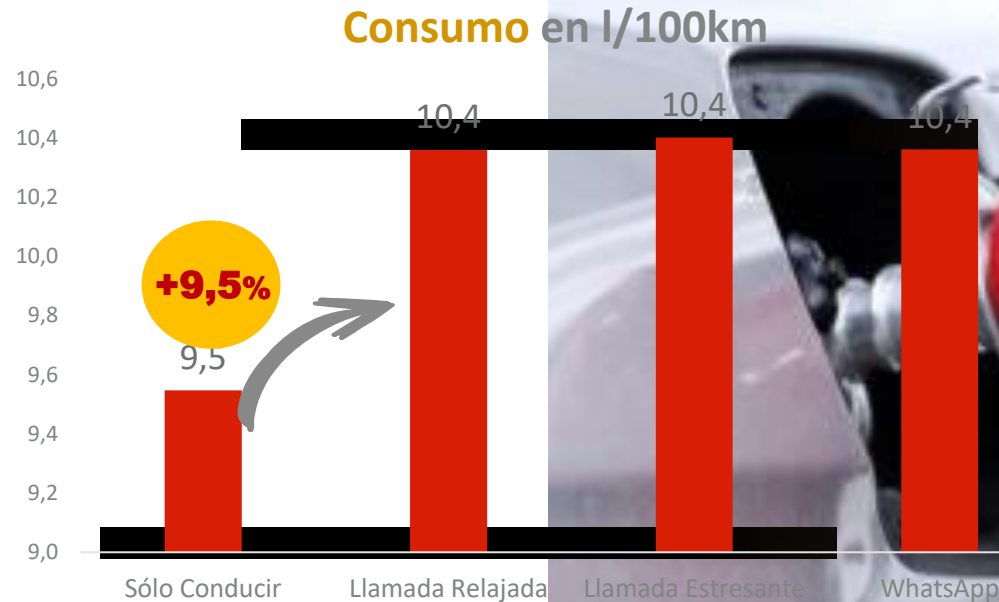
-52%

HOMBRE Y MUJERES reproducen patrones de **ATENCIÓN** similares cuando **HABLAN POR TELÉFONO** mientras conducen, aunque reproducen tendencias ligeramente opuestas.



El dramático **descenso en la atención** sobre la conducción de las **mujeres** durante la **conversación por Whatsapp** aplica porque éstas **utilizaron** estrategias tales como **detener el vehículo** o **parar el coche** para atender al WhatsApp (situaciones que no implican **conducción**).

#3. Principales resultados



Usar el **MÓVIL** incide en nuestra forma de conducir, haciéndose evidente un **MAYOR CONSUMO DE COMBUSTIBLE**.

Acelerones, frenazos y un uso incorrecto de las marchas lo explican.

Usar el móvil incrementa el consumo de combustible en un **9,5%** de media*.

Conclusiones y propuestas

1. Visión Cero y Sistema Seguro

- Importancia de la formación, las distracciones, el cansancio
- Importancia de la velocidad
- Importancia de los vehículos, de la vía...

2. Visión compartida: empresa, trabajadores y administración

3. Necesidad de investigar más los siniestros con implicación de carga (investigaciones independientes)

- Seguimiento a nivel departamental (grandes diferencias)

4. Datos para la vida: big data, inteligencia artificial y mejora de la seguridad vial

Recordando lo básico



Fundación **MAPFRE**

Te esperamos en

Fundacionmapfre.org