



PROYECTO DE INTERVENCIÓN SOCIAL

Vanessa Celeste Aguilar Cancino

Segundo Parcial

Investigación Epidemiológica Avanzada

Dr. Erick José Villatoro Verdugo

Medicina Humana

Cuarto Semestre Grupo B

Comitán de Domínguez, Chiapas. A 07 de marzo de 2025



LA VELOCIDAD NO TE HACE INVENCIBLE, TE HACE VULNERABLE

EXPLICACIÓN DEL LOGOTIPO

Se muestra una motocicleta esquematizada con un diseño llamativo, destacando una rueda delantera prominente y un escape, lo que representa la velocidad y la adrenalina asociadas con el motociclismo. Sin embargo, el elemento más significativo es el casco que cuelga del manillar, simbolizando la importancia de la velocidad para la seguridad.

El mensaje debajo del logotipo, “La velocidad no te hace invencible, te hace vulnerable”, explica la idea de que conducir a alta velocidad aumenta el riesgo de accidentes y no brinda inmunidad ante el peligro. Busca generar conciencia sobre la vulnerabilidad de los motociclistas y la necesidad de usar equipo de protección para reducir el riesgo de lesiones graves o fatales.

INTRODUCCIÓN

Las motocicletas resultan atractivas por varios factores: por recreación, por el prestigio, por los costos asociados al vehículo y el rendimiento del combustible, las bajas emisiones contaminantes o la rapidez de los desplazamientos en ciudades cada vez más congestionadas. Sin embargo, los usuarios de las motocicletas tienen un riesgo particularmente alto de lesiones por colisión, por lo que el motociclismo es considerado una actividad peligrosa. Aunque en otros países los accidentes en motocicleta se han reducido drásticamente, en México las lesiones son un problema que incrementa junto con la tasa vehicular.

Para disminuir los daños, los esfuerzos están enfocados en reducir las lesiones craneoencefálicas a través de reglamentos de tránsito, que obligan al uso de los cascos de seguridad, disminuir el exceso de velocidad, o no usar protecciones específicas como rodilleras, guantes, pantalones especiales, protectores para las manos y sistemas de frenos ABS; sin embargo, se dejan de lado los modelos de la psicología social, en la que se deben utilizar las creencias y conductas de las personas, predecir su comportamiento e influir en una conducción segura.

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), los accidentes de tránsito causan 1.2 millones de defunciones anuales y representan la principal causa de muerte entre jóvenes de 15 a 29 años en todo el mundo. El 23% de todas estas muertes se concentra en los motociclistas, el 22% en peatones, y el 4% en ciclistas. Es decir, el 49% de todas las muertes por accidentes viales se concentra en los usuarios más vulnerables de la vía pública. En el caso de México la mortalidad entre ciclistas, peatones y motociclistas alcanza el 60% del total de defunciones por accidentes de tránsito, afirman investigadores del Instituto Nacional de Salud Pública (INSP).

El principal objetivo es conocer las causas y problemas que se puedan ocasionar por un accidente de moto, investigar los factores de riesgo, así mismo como sociales y culturales. Se hablará prevenciones posibles, útiles y seguras para el usuario.

OBJETIVO GENERAL

Minimizar o eliminar factores de riesgo que pueden aumentar las probabilidades de sufrir un siniestro vial mediante estrategias de concienciación, educación, fiscalización y mejoras en infraestructura vial.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Conocer el papel de las autoridades de tránsito en la prevención y el control de accidentes de moto, como es operativo de seguridad, solicitar estrictamente la credencial de manejo
- Fomentar el uso obligatorio de casco, rodillera, guantes, chamarras, cámaras de seguridad, etc.
- Promover los controles estrictos de alcoholímetro, sustancias como drogas, fumar y evitar el uso de celular al conducir
- Regular las velocidades y excesos de velocidad para evitar trágicos accidentes
- Evaluar el nivel de cumplimiento de las normativas de tránsito por parte de los motociclistas
- Proponer herramientas tecnológicas para informar a los participantes sobre rutas seguras, clima y posibles riesgos en el camino

MISIÓN

Formar a motociclistas con conocimientos útiles y necesarios para la seguridad vial y la reducción de accidentes de motociclistas mediante la educación, el cumplimiento de normativas y el desarrollo de estrategias de prevención, garantizando así la protección de la vida de los motociclistas y además actores viales.

VISIÓN

Ser una sociedad con un sistema de movilidad seguro para motociclistas y sostenible, donde se reduzcan significativamente los accidentes de motocicletas a través de una cultura vial responsable, equitación adecuada y políticas públicas efectivas que protejan la seguridad y la vida de todos los usuarios que se suban a una moto.

PROBLEMÁTICA A DETALLE

El propósito del proyecto es identificar factores de riesgo, causas, problemas y maneras de prevenir accidentes de motos, específicamente en la localidad de Comitán de Domínguez, Chiapas.

Es una localidad en la cual es muy común los accidentes en las fechas de diciembre por las antorchas y caravanas del 12 de diciembre, donde existen muchos factores de riesgo y problemáticas como la lluvia, climas fuertes, alcoholismo, uso de móviles, exceso de velocidad, mal uso de protección, rutas a larga distancia, desvelos, entre muchas otras. Donde muchas personas participan sin la debida preparación o conciencia de los riesgos.

Una de las principales causas que se mencionó es el alcoholismo, ya que afecta directamente a las habilidades del conductor. Algunas de las razones por las cuales el alcoholismo contribuye a los accidentes en moto son: disminución de algunos reflejos a la reacción del conductor, perdida de coordinación al manejar la motocicleta, ya que este requiere de equilibrio y un control preciso debido a que el alcohol afecta a la capacidad de evaluar situaciones de riesgo, lo que puede llevar a maniobras peligrosas como rebasar en zonas prohibidas o no respetar semáforos.

La finalidad es concientizar sobre estos factores de riesgo, trabajar en equipo con tránsito municipal, protección civil, bomberos y salud para establecer un protocolo de seguridad. Realizar talleres previos con motociclistas sobre seguridad, consentimiento de primeros auxilios y conducción en climas adversos.

ANTECEDENTES DE LA PROBLEMÁTICA

El 4 de abril del 2025 Eloy Cruz comunica sobre el problema en Chiapas siguen surgiendo los problemas de tránsito día con día. Las estadísticas indican un promedio diario de entre ocho y diez accidentes. De estos incidentes, aproximadamente el 25% a 30% resultan en muertes.

En 2024. Se realiza una alerta Chiapas donde refiere la situación de Chiapas donde evidencia la necesidad de implementar medidas más estrictas en seguridad vial y regulación. Promover el uso de equipo de protección, realizar evaluaciones prácticas para licencias y reforzar la educación vial podrían ser clave para reducir el número de accidentes y salvar vidas.

El uso de equipo de protección sigue siendo alarmantemente bajo. Se estima que solo el 10% de los motociclistas en Chiapas usan casco y equipo adecuado, lo que aumenta la probabilidad de lesiones graves o fatales. A nivel nacional, en 2022 se registraron 53 mil 629 accidentes de motocicleta, un aumento significativo en comparación con los años anteriores.

ANTECEDENTES DE PROBLEMÁTICAS SIMILARES

Romero Pascasio también señaló deficiencias en la regulación del uso de motocicletas, como la falta de evaluaciones prácticas para otorgar licencias y la venta indiscriminada de estos vehículos.

“Tramitar una licencia es como pedir tacos: no hay una evaluación práctica. Las empresas que venden motocicletas tampoco piden licencias, lo que facilita que cualquiera acceda a estos vehículos sin conocimientos básicos de manejo”.

El 16 de enero la fiscal general del Estado informó que, a partir de ahora, los motociclistas que circulen en Chiapas estarán obligados a portar casco y chaleco con el número de placa visible.

Estas medidas se implementarán debido a que, en la mayoría de los delitos registrados en el estado, los responsables utilizan motocicletas como medio de transporte para escapar.

El objetivo principal de esta normativa es reforzar la seguridad pública y reducir aún más el índice delictivo en Chiapas, permitiendo a las autoridades identificar de manera más rápida a los conductores y prevenir actividades ilícitas.

2. MARCO TEÓRICO

2.1. Prevención en accidentes en motos.

2.1.1. Generalidades

En el ámbito de los seguros, un accidente de moto es aquel siniestro originado por causas inevitables e inesperadas, que desemboca en la generación de daños personales o materiales para el conductor del vehículo, su acompañante o terceras personas.

Al circular con tu moto estarás expuesto a la posibilidad de sufrir un accidente de mayor o menor consideración.

En este sentido, en el lenguaje de los seguros, este término está asociado a todos aquellos siniestros en los que te puedes ver implicado con tu moto como consecuencia de un acontecimiento involuntario, fortuito e inesperado, generando daños personales o materiales propios o a otras personas.

En este sentido, disponer de un seguro de motos te permitirá contar con la tranquilidad de que la subsanación de estos daños pase a ser responsabilidad nuestra, desde el mismo momento en el que te pongas en contacto con nosotros para notificarnos un parte de siniestros.

Por eso es conveniente que, al contratar tu seguro para moto, tengas en cuenta la inclusión no solo de aquellas coberturas que te permitan proteger tu moto, sino también la incorporación de una adecuada protección para ti como conductor, tu acompañante y aquellas personas que puedan verse implicadas, de forma involuntaria, en un siniestro con tu moto.

En Chiapas, las motocicletas se han convertido en un medio de transporte popular, pero también en un peligro latente. Actualmente, se reportan 161 mil 970 motocicletas en circulación, de acuerdo con cifras oficiales. Sin embargo, su uso ha traído consigo un aumento alarmante en accidentes viales. En 2023, de los 4 mil 065 accidentes registrados, 928 involucraron motocicletas, resultando en un centenar de víctimas mortales.

2.1.2. Tipos de accidentes de motos

2.1.2.1. Accidentes de un solo vehículo

Los accidentes de un solo vehículo son el tipo más común de accidentes de motocicleta. Como su nombre indica, estos accidentes implican solamente una motocicleta.

2.1.2.1.1. Choque lateral bajo

Una colisión por alcance se produce cuando la motocicleta pierde tracción con la superficie de la carretera, normalmente en una curva. Esto hace que la motocicleta se deslice y el conductor caiga al suelo. Las colisiones por alcance se deben a varios factores, como el exceso de velocidad, las condiciones resbaladizas de la carretera y el inflado incorrecto de los neumáticos.

2.1.2.1.2. Choque lateral alto

Una colisión por alcance se produce cuando la motocicleta pierde tracción con la superficie de la carretera y la recupera repentinamente. Esto hace que la motocicleta vuelque y el conductor salga despedido. Las colisiones por alcance son más peligrosas que las colisiones por alcance porque implican una mayor fuerza de impacto.

2.1.2.1.3. Colisión trasera

Las colisiones por alcance se producen cuando un vehículo golpea la parte trasera de una motocicleta, a menudo como consecuencia de que el conductor no se percata de la presencia del motorista o le sigue demasiado de cerca. Estos accidentes pueden causar lesiones graves al motorista, que puede salir despedido de su moto tras el impacto.

Para reducir el riesgo de colisiones por alcance, los motoristas deben mantener una distancia de seguridad con los vehículos que les preceden y utilizar las luces de freno para señalar al reducir la velocidad o al detenerse.

2.1.2.1.4. Colisión de objetos fijos

Una colisión con objeto fijo se produce cuando una motocicleta colisiona con un objeto fijo, como un árbol, un poste o una barandilla. Estos accidentes suelen estar causados por una velocidad excesiva o por una conducción deficiente.

2.1.2.2. Accidentes de varios vehículos

Los accidentes de varios vehículos implican a más de un vehículo, normalmente una motocicleta y un coche. Estos accidentes suelen ser más graves que los de un solo vehículo debido a la fuerza del impacto.

2.1.2.2.1. Accidentes en intersecciones

Los accidentes de intersección ocurren cuando una motocicleta y un coche chocan en una intersección. Estos accidentes son a menudo causados por un conductor no ceder el derecho de paso.

2.1.2.2.2. Accidentes por giro a la izquierda

Uno de los tipos más comunes de accidentes de motocicleta que implica un vehículo que hace un giro a la izquierda delante de una motocicleta que se aproxima. Estas colisiones ocurren a menudo cuando el conductor del vehículo juzga mal la velocidad o la distancia de la motocicleta que se aproxima. Los motociclistas deben permanecer vigilantes en las intersecciones y estar siempre preparados para los vehículos que giran a la izquierda en su camino.

2.1.2.2.3. Accidentes por cambio de carril

Los accidentes por cambio de carril se producen cuando un coche cambia de carril y colisiona con una motocicleta. Estos accidentes suelen deberse a que el conductor del coche no ve la motocicleta en el ángulo muerto.

2.1.2.2.4. Accidentes por alcance

Los accidentes laterales se producen cuando un coche golpea a una motocicleta, por un lado. Estos accidentes suelen deberse a que el conductor no ve a la motocicleta o calcula mal su distancia.

2.1.3 Factores de Riesgo

2.1.3.1. Velocidad

Existe una relación directa entre el aumento de la velocidad media y la probabilidad de que ocurra una colisión, así como con la gravedad de sus consecuencias. Por ejemplo, por cada aumento del 1% en la velocidad media, el

riesgo de que se produzca una colisión mortal se incrementa en un 4%, y el de colisión grave, en un 3%

2.1.3.2. Conducción bajo los efectos del alcohol u otras sustancias psicoactivas

Conducir bajo los efectos del alcohol o de cualquier droga o sustancia psicoactiva aumenta el riesgo de que se produzca una colisión que cause muertes o lesiones graves.

En los casos de conducción bajo los efectos del alcohol, el riesgo de colisión existe incluso con un nivel bajo de alcohol en la sangre, y aumenta considerablemente cuando el conductor presenta un nivel igual a superior a 0,04 g/dl.

Cuando se conduce bajo los efectos de las drogas, el riesgo de colisión aumenta en mayor o menor medida en función de la sustancia psicoactiva consumida. Por ejemplo, el riesgo de accidente mortal en el caso de una persona que haya tomado anfetaminas es unas cinco veces superior al de un conductor que no las haya consumido.

2.1.3.3. No utilización de cascos

Utilizar correctamente el casco puede hacer que el riesgo de morir en un accidente de tránsito se divida por más de seis y que el de sufrir lesiones cerebrales se reduzca hasta en un 74%.

2.1.3.4. Distracciones durante la conducción

Existen muchos tipos de distracciones que pueden afectar a la conducción. La distracción debida al uso de teléfonos celulares es un motivo de preocupación cada vez mayor en el ámbito de la seguridad vial.

Los conductores que usan el teléfono mientras conducen tienen cuatro veces más probabilidades de verse involucrados en una colisión que los que no lo hacen. Esta distracción hace que se reduzca la velocidad de reacción (sobre todo para frenar, pero también frente a las señales de tránsito) y que el vehículo tenga tendencia a no mantenerse en el carril correcto y a no guardar las debidas distancias.

Los teléfonos manos libres no son mucho más seguros que los teléfonos portátiles. Enviar mensajes de texto aumenta considerablemente el riesgo de un accidente.

2.1.3.5. Falta de seguridad de la infraestructura vial

El trazado vial puede afectar notablemente a la seguridad. Teóricamente, todas las vías deberían concebirse teniendo en cuenta la seguridad de todos los usuarios. Esto supondría velar porque hubiera unos servicios adecuados para peatones, ciclistas y motociclistas. Las aceras, los carriles para bicicletas, los cruces seguros y otras medidas de ordenamiento del tránsito pueden ser fundamentales para reducir el riesgo de lesiones entre los usuarios.

2.1.3.6. Atención insuficiente tras las colisiones

Las demoras para detectar la necesidad de ofrecer asistencia a las víctimas de colisiones de tránsito y al prestarla aumentan la gravedad de las lesiones. En la atención de esos traumatismos, el tiempo de reacción desempeña un papel extremadamente importante: unos pocos minutos de demora pueden decantar la balanza entre la vida y la muerte. Para mejorar la atención después de una colisión, es necesario velar porque se pueda recibir oportunamente atención prehospitalaria y mejorar tanto la calidad de esta atención como la de la hospitalaria, por ejemplo, mediante programas de capacitación especializada.

2.1.3.7. Cumplimiento insuficiente de las normas de tránsito

Si no se vela por el cumplimiento de las normas de tránsito que regulan la conducción bajo los efectos del alcohol, el uso del cinturón de seguridad, los límites de velocidad, el empleo de cascos y los sistemas de sujeción para niños, no se podrá lograr la reducción prevista en el número de defunciones. Si no se vela por el cumplimiento de las normas de tránsito que regulan la conducción bajo los efectos del alcohol, el uso del cinturón de seguridad, los límites de velocidad, el empleo de cascos y los sistemas de sujeción para niños, no se podrá lograr la reducción prevista en el número de defunciones y de traumatismos debidos al tránsito relacionados con comportamientos específicos. Por consiguiente, si no se hacen cumplir las normas de tránsito, o si existe esa percepción, es probable que no se respeten y, consiguientemente, su influencia en los comportamientos será mínima.

Para que estas normas se apliquen de manera efectiva es preciso establecer, actualizar periódicamente e implementar, a nivel nacional, municipal y local,

normas de prevención de los factores de riesgo mencionados. Ello incluye también definir las sanciones apropiadas

2.1.4. Lesiones más frecuentes

2.1.4.1. Erupción del camino

La erupción del camino es un tipo de abrasión en la piel causada por la fricción. Un escenario común de accidente de motocicleta que puede provocar una erupción en la carretera implica girar o deslizarse, lo que hace que la motocicleta se desplace por la carretera. Esto sucede a menudo después de que el conductor de la motocicleta se desvía para evitar un objeto físico.

2.1.4.2. Huesos rotos o fracturas

Un accidente de motocicleta a menudo hace que el conductor sea arrojado de su bicicleta. Como resultado, los huesos rotos o fracturados son una de las lesiones más usuales que se observan en los accidentes de motocicleta. Las muñecas, los tobillos, los brazos, las piernas, etc. suelen verse afectados en los accidentes de motocicleta.

2.1.4.3. TBI

Traumática lesión cerebral y, lamentablemente, esto puede ocurrir con frecuencia después de un accidente de motocicleta. Incluso cuando los motociclistas usan cascos, el riesgo de sufrir una lesión cerebral traumática (TBI) es considerable cuando los choques ocurren a altas velocidades.

2.1.4.4. Conmoción cerebral

Es una forma de traumatismo craneal que comúnmente se conoce como lesión cerebral traumática leve o MTBI. Si bien las lesiones cerebrales traumáticas o TBI a menudo resultan en daños a largo plazo, las conmociones cerebrales pueden causar traumas agudos (pero también graves) en casos de accidentes de motocicleta.

2.1.4.5. Lesión en la médula espinal

Un golpe repentino o un corte en la columna puede provocar una lesión de la médula espinal. Estos tipos de lesiones son graves y, a menudo, dejan a la víctima con luchas de por vida, como pérdida de fuerza, dolor intenso, pérdida de

sensibilidad, etc. Las lesiones de la médula espinal se observan comúnmente en accidentes de motocicleta.

2.1.4.6. Lesión catastrófica o parálisis

Es aquella que normalmente tiene un efecto permanente en la calidad de vida de la víctima. La parálisis, la pérdida de funciones corporales, la amputación, etc. son ejemplos de lo que se considera una lesión catastrófica. Debido a la vulnerabilidad de un motociclista cuando sufre un choque con un vehículo más grande, las lesiones catastróficas se ven comúnmente después de que ocurren los accidentes.

2.1.4.7. Hemorragia interna o daño a órganos

Los accidentes graves de motocicleta pueden provocar lesiones por hemorragia interna. Si bien se recomienda encarecidamente que se someta a un examen médico inmediato por parte de un médico con licencia después de un accidente de motocicleta de cualquier tipo, buscar tratamiento médico es fundamental para determinar si se ha producido una hemorragia interna o algún tipo de daño en los órganos.

2.1.4.8. Lesiones en el cuello

Los cascos pueden salvar vidas cuando ocurren accidentes de motocicleta. Pero incluso con tal protección, las lesiones en el cuello son uno de los tipos más comunes de lesiones por accidentes de motocicleta. Las lesiones en el cuello debido a accidentes de motocicleta pueden variar desde esguinces y dolores menores hasta roturas graves e incluso parálisis.

2.1.4.9. Latigazo cervical

Si bien esta lesión en particular se asocia comúnmente con accidentes automovilísticos en la parte trasera, latigazo cervical también se ve con frecuencia en colisiones de motocicletas. Cada vez que un automovilista es golpeado en un accidente y la cabeza del individuo se mueve hacia adelante y luego hacia atrás, como restallar un látigo, este tipo de lesión puede ocurrir.

2.1.4.10. Laceraciones, cicatrizaciones o desfiguración

Vidrios rotos, escombros y varios objetos físicos pueden golpear a un motociclista durante una colisión. Como resultado, pueden ocurrir laceraciones, cicatrices e incluso desfiguración permanente.

2.1.4.11. Lesiones psicológicas

Los accidentes de motocicleta son experiencias traumáticas que tienen consecuencias psicológicas a largo plazo. Por ejemplo, los ciclistas lesionados pueden tener problemas de ansiedad severa, depresión clínica o incluso trastorno de estrés postraumático. Las lesiones psicológicas pueden ser particularmente críticas para las víctimas que enfrentan una lesión permanente, como parálisis, TBI o desfiguración.

2.1.5. Marca de motos con más índices de accidentes

En México, las motocicletas deportivas son las que registran una mayor tasa de accidentes, debido a su alta velocidad y diseño agresivo, lo que incrementa la probabilidad de siniestros. Además, las scooters y las motos de carretera también presentan altos índices de siniestralidad.

En cuanto a marcas específicas, según estadísticas recientes, las motocicletas de marcas como Yamaha, Honda, Suzuki y Kawasaki registran un mayor número de accidentes. Sin embargo, es importante destacar que este número puede estar relacionado con la mayor presencia de estas marcas en las calles y carreteras, y no necesariamente con la calidad o seguridad de las mismas.

A nivel nacional, las motocicletas y bicicletas representan el 49.4% de los accidentes viales en México. Es fundamental que los conductores tomen medidas de seguridad adecuadas, como el uso de equipo de protección y la conducción responsable, para reducir la incidencia de accidentes.

2.1.6. Medidas Preventivas

- ⇒ Al detenerse en un paso peatonal o semáforo, no pare a la mitad del carril, hágalo a un lado.
- ⇒ No utilice el teléfono ni auriculares mientras conduce.
- ⇒ Indique su parada o desvió, prentiendo sus direccionales.
- ⇒ Lleve un control del tráfico a través de los retrovisores.
- ⇒ Es muy importante que al conducir sus sentidos estén al 100%
- ⇒ Evite maniobras bruscas o inesperadas. No realice movimientos de zigzag entre vehículos.
- ⇒ Nunca toque el freno delantero bruscamente mientras realice una curva o vuelta.
- ⇒ Evite manejar bajo los efectos del alcohol o drogas.
- ⇒ Ante situaciones adversas como piso mojado, resbaloso, lluvia o vehículos detenidos, reduzca la velocidad.

- ⇒ Cuando vaya a abastecerse de combustible, preste atención a las manchas de aceite o gasolina que pueda haber en el suelo, evite pisarlas.
- ⇒ Acomode los espejos de forma que vea por ellos una pequeña parte de sus brazos y hombros.
- ⇒ Las y los motociclistas deben circular por el carril completo y únicamente deben rebasar a otro vehículo por el carril izquierdo.
- ⇒ Realice los servicios de mantenimiento y el buen funcionamiento del faro, luces y neumáticos de su motocicleta de manera periódica.
- ⇒ Al circular entre vehículos detenidos, hágalo a baja velocidad, máximo a 10 km/h.
- ⇒ Al circular entre vehículos en movimiento, mantenga una distancia lateral mínima de 1.50m.
- ⇒ En caso de parar repentinamente evite impactarse con el vehículo que va adelante, manteniendo la distancia de seguridad, equivalente a 100m ó 4 segundos.
- ⇒ Acérquese a los semáforos o pasos de peatones a una velocidad, que le permita frenar anticipadamente y sin invadir el límite del paso peatonal o la intersección.

2.1.7. Estrategias

2.1.7.1 Yamaha riding academy

Esta campaña promovida por la casa matriz en Japón, busca ofrecer conocimientos de manejo seguro y técnicas que permitan a los motociclistas disfrutar, de manera segura, su experiencia de conducción. La Academia Yamaha es una experiencia directa de aprendizaje para 15 estudiantes, en un día de entrenamiento. Yamaha cuenta con una flota propia de motocicletas (20 unidades de todas las categorías) y elementos de seguridad (cascos y guantes).

2.1.7.2 (Sé un héroe en la vía)

Esta campaña busca crear conciencia sobre el buen comportamiento que deben tener los actores viales para evitar incidentes. Por eso, invita a los y las motociclistas y conductores de otros vehículos, a cumplir las normas de tránsito, utilizar los elementos de seguridad como el casco, ponerse el cinturón de seguridad en el automóvil y comportarse como unos verdaderos héroes de la vía.

2.1.7.3 Centro de Conductores Expertos

Honda a través de su iniciativa de conductores expertos, enseña a los y las motociclistas maniobras de conducción defensiva y preventiva para que puedan protegerse en las vías del país.

2.1.7.4 Suzuki

El objetivo de generar conciencia y buenas prácticas, la Compañía, en su planta de operación, implementa una iniciativa para que los colaboradores se conviertan en embajadores de buen comportamiento y reporten al área de gestión humana o física, si observan una maniobra peligrosa o un acto indebido de cualquiera de sus compañeros de trabajo.

Quienes hayan cometido la imprudencia, son contactados por la Compañía para hacer un seguimiento e invitarlos a cambiar su comportamiento con iniciativas como charlas, reflexiones y compromisos.