

# BUENAS PRÁCTICAS EN MATERIA DE SEGURIDAD Y MOVILIDAD DE MOTORISTAS

Programa Iberoamericano  
de Seguridad Vial



Secretaría General  
Iberoamericana  
Secretaria-Geral  
Ibero-Americana

Con el apoyo de:



Fundación  
**MAPFRE**

Elaborado por PONS MOBILITY  
para el Programa Iberoamericano de Seguridad Vial/OISEVI

El Programa Iberoamericano de Seguridad Vial/OISEVI es un programa adscrito a la cooperación iberoamericana, en el marco de la Secretaría General Iberoamericana. El Programa cuenta con el apoyo de Fundación FIA y Fundación MAPFRE.

Este documento ha sido editado en Madrid, en febrero de 2023.

<b>1. INTRODUCCIÓN</b> .....	4
<b>2. OBJETIVOS</b> .....	5
<b>3. METODOLOGÍA</b> .....	6
<b>3.1 Fases del proyecto</b> .....	7
<b>3.2 Datos de participación por talleres celebrados</b> .....	9
<b>3.3 Sectores representados</b> .....	12
<b>4. DATOS DE SINIESTRALIDAD</b> .....	13
<b>5. RETOS Y MEDIDAS</b> .....	16
<b>6. COMPROMISOS. PRÓXIMOS PASOS</b> .....	28

# 1. INTRODUCCIÓN

**El incremento de las víctimas mortales en el colectivo de los motociclistas se está transformando en un problema en toda la región de América Latina y el Caribe** y por ello está presente en la agenda de los organismos internacionales dedicados a la salud y a las políticas de seguridad vial.

Esta situación no se prevé pasajera y **la tendencia se experimenta en mayor o menor medida en todos los países de la región** tal como lo reflejan los informes anuales del **Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI)**. Las previsiones apuntan a que el parque de motocicletas continuará creciendo, sobre todo como vehículo para desplazamientos en ámbitos urbanos y en zonas rurales, y esta tendencia está cogiendo más fuerza a raíz de la crisis sanitaria que comenzó a principios del año 2020.

Hay unas tendencias que han venido estando marcadas por el cambio modal producido por la crisis sanitaria del coronavirus, sobre todo el cambio modal en el que las personas hacen sus desplazamientos, la distribución de productos, de mercancías, etc. Estas tendencias están produciendo en muchos países un **incremento en la modalidad del desplazamiento en motocicletas** y por tanto de la siniestralidad. **La motocicleta da lugar a usos muy diversos y perfiles de usuarios muy diferentes.**

El marco para abordar la seguridad vial de los motociclistas es complejo puesto que afecta a muchos factores del sistema de movilidad. En este sentido, cabría destacar algunos de los **principales retos o temas más importantes y de resolución urgente** que deberían incluirse en la agenda:

1.
  - Los datos como un elemento básico para definir el problema y comprobar los avances.
  - Los nuevos escenarios de la movilidad y el trabajo en moto.
  - Las infraestructuras y los diseños viales que incorporen la movilidad segura en moto.
  - El vehículo, la visibilidad y el equipamiento de protección para los usuarios de las motocicletas.
  - El control y la fiscalización eficiente para el cumplimiento de las normas.
  - La capacitación para la conducción y el manejo de las motocicletas.
  - La respuesta al siniestro de motociclistas.

La preocupación por **la seguridad de los motoristas es un reto en toda la región**. Los países que ahora no tienen un problema con la seguridad de las motocicletas lo tendrán en el futuro. Ante este importante reto, las Agencias de Tránsito que forman parte del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) han puesto en marcha este **trabajo de participación de los países para conocer la situación, la problemática y buscar propuestas adaptadas a las necesidades de los países.**

## 2. OBJETIVOS

Esta iniciativa se enmarca en la visión de estrategias compartidas propuesta en el Plan Mundial de la Década de Acción para la seguridad vial lanzada por Naciones Unidas y la OMS<sup>1</sup> :

*“es fundamental que los gobiernos redoblen sus esfuerzos para garantizar el compromiso y responsabilidad política de actuar en la esfera de la seguridad vial al más alto nivel, junto con las contribuciones de diferentes organismos gubernamentales, asociaciones multisectoriales, empresas y organizaciones internacionales. Estas estrategias y esfuerzos deben ser transparentes y de carácter público. La seguridad debe ser el valor central de estos esfuerzos y reflejarse en la forma en que se diseñan y ejecutan las políticas, y la manera en que se rige el sistema. La consideración de la seguridad como el valor fundamental del transporte por carretera garantiza que se incorpore en toda la cadena de valor del sistema de transporte, desde el diseño y fabricación de vehículos e infraestructuras viarias hasta la prestación de servicios de transporte y la propia política de transporte”.*

En línea con la estrategia de Naciones Unidas y la OMS nace esta actuación y con el objetivo de recoger de manera ordenada, y tomando en consideración los diferentes momentos, tanto legislativos, sociales o económicos, en los que se sitúan países latinoamericanos, la postura de los países en relación con los principales temas vinculados con la seguridad de las motocicletas y se materialice en una hoja de ruta adaptada a los ritmos de los países.

En definitiva, se trata de reflejar la **realidad existente en cada uno de estos países, así como identificar una batería de medidas y/o acciones exitosas o prioridades para abordar en el corto/medio plazo para afrontar la accidentalidad y siniestralidad en las motocicletas.**

### 3. METODOLOGÍA

Para lograr la identificación de los retos, medidas y desafíos y formular una aproximación a una **hoja de ruta para el próximo decenio** en materia de seguridad de motoristas, se ha trabajado con una **metodología ágil**. Además, ha sido fundamental la implicación de las Agencias de Tránsito que han puesto su experiencia adquirida en la gestión de estrategias de seguridad vial para motocicletas tanto en el ámbito municipal como estatal, al servicio del proyecto.

Por ello es importante **hacer mención especial a las experiencias de ciudades y gobiernos** que han abordado el mismo reto de trabajar por la normalización de una nueva realidad: **la movilidad en motocicleta**.

Como cualquier trabajo en el campo de la movilidad, se ha planteado como un **proyecto participativo, buscando acercar las visiones de los diferentes actores y lograr que se involucren en la solución** desde su campo de acción.

Lo que se ha buscado es una **“visión compartida”** entre todos los agentes que intervienen en el fenómeno de la siniestralidad de los motociclistas, esto supone que el trabajo conjunto se ha desarrollado principalmente en tres ámbitos:

- Entendimiento común de la problemática.
- Definición clara de prioridades.
- Consenso en las soluciones.

Para llevar a cabo el desarrollo de este proyecto se realizó una tarea previa de **planificación, estructuración y una buena coordinación** de todas las partes involucradas en este trabajo.

### 3.1 Fases del proyecto

Esta actuación contempla **tres fases**:

- **Fase 1: Previa de inmersión.** Esta fase ha estado enfocada en la inmersión en la recogida del conocimiento y la preparación de la parte analítica que sentó las bases para la ejecución posterior de los talleres.

Como resultado de esta fase, se obtuvieron los siguientes documentos:

- Un repositorio de documentos y/o normativa en materia de seguridad vial de aplicación a cada uno de los países.
  - El calendario de trabajo.
  - El material para orientar y facilitar la realización de los talleres.
- **Fase 2: Fase de partnership.** Durante esta fase se desarrollan los talleres. Los talleres, se configuran como una **herramienta de gran valor** para fomentar una **estrategia de trabajo colaborativa y cooperativa**, que busque el consenso.

En una primera aproximación se planificó la realización de **cuatro (4) talleres subregionales** sobre la temática de la seguridad de motos. Los países para la realización de los talleres estaban divididos en:

- **Mesoamérica:** Costa Rica, México, Guatemala, Panamá, República Dominicana, Cuba, Honduras, Nicaragua, El Salvador.
- **Andina:** Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia
- **Cono Sur:** Uruguay, Argentina, Brasil, Uruguay, Paraguay, Chile.
- **Península Ibérica:** Andorra, España, Portugal.

Desde el **Programa Iberoamericano de Seguridad Vial, en concreto el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI)** se informó e invitó a participar en este proyecto a todos los países.

En esta etapa inicial estaba **previsto la participación de 22 países**, sin bien, por motivos de agenda o cambios gubernamentales, no todos los países han podido atender la invitación. No obstante, la participación **ha superado el 70%**. Ante esta situación, el planteamiento inicial de talleres previsto se modificó, siguiendo la siguiente propuesta:

- **Cono Sur:** Uruguay, Argentina, Brasil, Uruguay, Paraguay, Chile.
- **Mesoamérica I:** Costa Rica, México, Guatemala, Panamá.
- **Mesoamérica II:** República Dominicana, Nicaragua, El Salvador y Colombia, se incorporó a este taller subregional.
- **Península Ibérica:** Andorra, España, Portugal.

El siguiente paso se solicitó, en primer lugar, que **las Agencias de Tránsito de cada país identificasen a un representante/persona** de contacto con la que trabajar la información necesaria. **En segundo lugar, se solicitó al representante de cada país que se definieran a los stakeholders** y para ello, se trabajó con cada país una serie de documentos que facilitarían la identificación de la información requerida, documentos tales como:

- **Un cuestionario** con datos internos del país que ha permitido obtener una foto actual de la situación de cada país en el marco de la seguridad vial y la movilidad, con foco en los motociclistas.
- **Identificando a los stakeholders o agentes implicados** de los diferentes sectores: Formación/capacitación en seguridad vial, público o Institucional (policía, sanitario o a nivel gubernamental/gerencial), entidades privadas y al tercer sector (asociaciones, ONGs o sindicatos), para que aportasen su *expertise* en los temas y cuestiones planteadas, lo que ha permitido **plasmear la realidad de todos los países intervinientes**.

Por último, en ese proceso metodológico y en orden a la celebración de los talleres, ha sido fundamental, proporcionar los contenidos que han permitido establecer un diálogo, para ello, se diseñaron bloques temáticos iniciales que se convertirían en el hilo conductor para el debate. Los bloques iniciales fueron los siguientes:

- Escuelas de formación y acceso a la licencia de conducir
- Difusión y sensibilización
- Fiscalización y conductores
- Características técnicas de las motocicletas
- Circulación en zonas urbanas y desplazamientos
- Otros temas de interés aportados por los países

El desarrollo del primero de los talleres (Taller Cono Sur) motivó replantear los contenidos a debate propuesto inicialmente, y fundamentalmente por el interés en unificar temas. Los países centraron su atención en los siguientes **cinco retos concretos**:



- **Y, por último, la fase de consolidación**, documento actual, donde se abordará, al menos:
  - Enfoque y desafíos del sector de la motocicleta.
  - Principales retos identificados. Monitorización de las medidas identificadas.
  - Batería de orientaciones técnicas y recomendaciones para cada uno de los retos identificados.

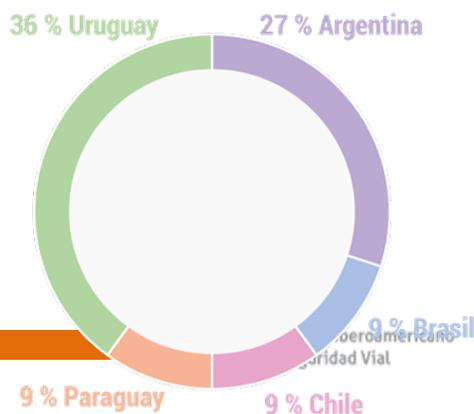
### 3.2 Datos de participación por talleres celebrados

El Primer Taller se celebró con los países ubicados en el CONO SUR. Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay.

Para la realización de este encuentro virtual se enviaron un total de **30 invitaciones** que cubrían los diferentes sectores: **Formación/capacitación en seguridad vial, Público o Institucional (Policía, Sanitario o a nivel gubernamental/gerencial) y al tercer sector (ONGs, Asociaciones).**



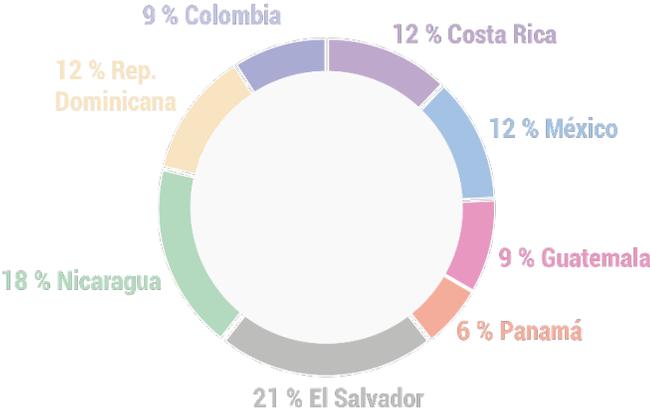
Aceptaron la invitación y, por ende, la participación en el taller virtual, **un 37 % de los participantes**, siendo los países con mayor representación Argentina y Uruguay.



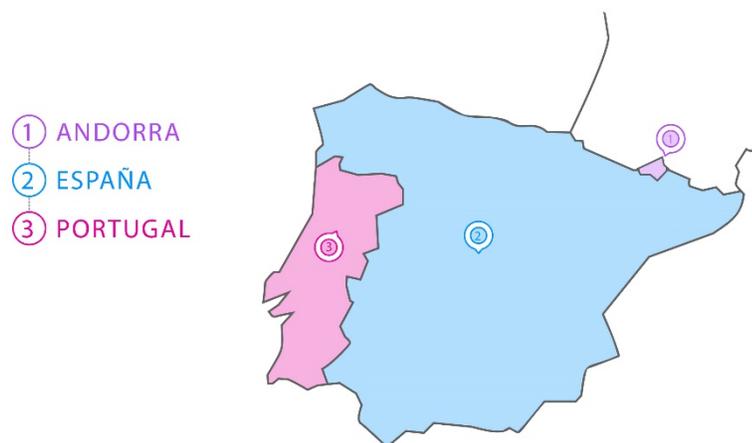
El **segundo y el tercer taller**, tuvo como protagonista a los países ubicados en **MESOAMÉRICA**. **Costa Rica, México, Guatemala, Panamá, República Dominicana, Nicaragua, El Salvador y Colombia**. Para la realización de este encuentro virtual se enviaron un total de **98 invitaciones** que cubrían los **diferentes sectores: Formación/capacitación en seguridad vial, público o Institucional (Policía, Sanitario o a nivel gubernamental/gerencial), entidades privadas o al tercer sector (ONGs, asociaciones o sindicatos)**.



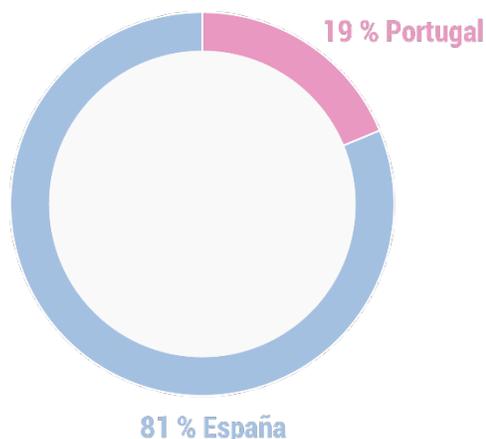
Aceptaron la invitación y, por ende, la participación en el taller virtual **un 33 % de los participantes**



Por último, el cuarto de los talleres se centró en los países ubicados en la **PENÍNSULA IBÉRICA**. **España, Portugal, Andorra**. Para la realización de este encuentro virtual se enviaron un total de **31 invitaciones** que cubrían los **diferentes sectores: Formación/capacitación en seguridad vial, Público o Institucional (Policía, Sanitario o a nivel gubernamental/gerencial) y al tercer sector (ONGs, Asociaciones)**.



Aceptaron la invitación y, por ende, la participación en el taller virtual, **un 52 % de los participantes**, siendo España el país con mayor representatividad.



### 3.3 Sectores representados

Para debatir en torno a la figura del motorista, en aspectos tales como, la formación, la fiscalidad, la seguridad (*tanto en los elementos de protección del usuario cómo en la manipulación de la motocicleta*) o la movilidad ha sido necesario que los diferentes actores/sectores que participan en este ecosistema se unieran al proyecto. En este sentido, han adquirido un papel protagonistas las Agencias de Tránsito, quienes conocen de primera mano los sectores influyentes en sus países y han facilitado la **creación de una red de actores regionales interesante y con un denominador común, velar por la seguridad y movilidad del motociclista.**

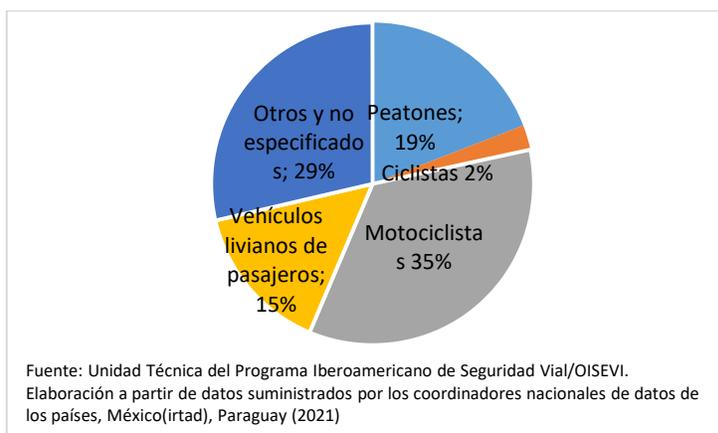
Los sectores representados en los talleres han sido:

- **Sector Público:** donde se incluyen principalmente a profesionales del **área sanitaria** (emergencias sanitarias, hospitales, rehabilitación), del área de **tránsito** (autoridades que velan por la seguridad), representantes de la Administración (Nacional, Regional, Ayuntamientos, áreas de industria, infraestructura, transporte)
- **Sector Privado:** aquí se incluye varios campos de conocimiento, tales como:
  - Entidades formativas /capacitación en materia de seguridad vial. (autoescuelas, escuelas especializadas, centros educativos)
  - Fabricantes de motocicletas
  - Vendedores de motocicletas
  - Importadores
  - Fabricantes de elementos de protección
  - Empresas de gestión de flotas
  - Aseguradoras
  - Entidades empresariales
- **Tercer sector,** en este sector se incluyen a las asociaciones de motociclistas, asociaciones de víctimas, ONGs vinculadas al sector. Se incluye en este grupo a los agentes sociales (Sindicatos).

## 4. DATOS DE SINIESTRALIDAD

En el año 2022, en el conjunto de los 15 países informantes a OISEVI, las personas fallecidas fueron 44.884 y de ellas eran motociclistas 15.449, el 35% del total de fallecidos<sup>2</sup>. Se trata del porcentaje más alto al compararlo con el resto de medios de desplazamiento.

Gráfico 1. Distribución porcentual de los fallecidos según medio de desplazamiento. Año 2022.



En el año 2022, 9 países tienen un porcentaje de fallecidos motoristas en relación al total de fallecidos superior al del conjunto de países (35%) y 4 países presentan un porcentaje superior al 50% (Colombia, Paraguay, República Dominicana y Nicaragua). El país con el menor porcentaje es Chile (13%), seguido de México (15%) y España (25%).

Observando las cifras en números absolutos, Portugal es el país con menor cifra de fallecidos en motocicleta (175), seguido de Uruguay (206) y Chile (283). Los países con cifras más altas de fallecidos motociclistas son Colombia (4.807), México (2.460) y República Dominicana (1.670).

Tabla 1. Motociclistas fallecidos y su porcentaje sobre el total de fallecidos. Año 2022.

<sup>2</sup> El cálculo de los porcentajes se ha realizado en relación a los números totales de los fallecidos de los que se conoce el medio de desplazamiento.

2022	Motociclistas fallecidos	% Motociclistas fallecidos sobre total
CHL	283	13%
MEX	2.460	15%
ESP	437	25%
PRT	175	28%
HND	621	34%
CRI	322	40%
ARG	1.531	40%
SLV <sup>(3)</sup>	439	41%
GTM <sup>(1)</sup>	1.190	45%
URY	206	48%
NIC	499	51%
DOM	1.670	57%
PRY <sup>(2)</sup>	809	58%
COL	4.807	60%
AND		s.d.
Total países	15.449	35%

<sup>(1)</sup> GTM: motociclistas fallecidos 24 horas, <sup>(2)</sup> PRY: 2021, <sup>(3)</sup> SLV: fallecidos medio de desplazamiento conocido

En la comparación entre 2010 y 2022 del porcentaje de motoristas fallecidos se observan aumentos significativos en la práctica totalidad de los países (más de 5 puntos porcentuales), habiéndose producido aumentos superiores a los 20 puntos porcentuales en Guatemala, El Salvador y Nicaragua y entre 10 y 20 puntos en Colombia, Argentina, México y Costa Rica.

En relación al año 2019, el porcentaje de motoristas fallecidos presenta aumentos por encima de 5 puntos porcentuales en Guatemala y Uruguay y por encima de 3 puntos porcentuales en Colombia, Portugal y Nicaragua.

Tabla 2. Motociclistas fallecidos. Porcentaje sobre el total de fallecidos en los años 2010, 2019 y 2022.

	%Motociclistas fallecidos en relación con el total			Motociclistas fallecidos 2022	Puntos porcentuales 2022- 2010	Puntos porcentuales 2022- 2019
	2010	2019	2022			
AND						
ARG	23%	40%	40%	1531	17	0
CHL	5%	13%	13%	283	8	1
COL	40%	55%	60%	4807	19	5
CRI	30%	44%	40%	322	10	-5
ESP	20%	27%	25%	437	5	-2
GTM	13%	33%	42%	1190	29	9
PAN						
PRY <sup>(1)</sup>	45%	55%	58%	809	13	3
DOM		54%	57%	1670		3
URY		41%	48%	206		6
HND		33%	34%	621		1
MEX	4%	13%	15%	2460	11	2
NIC	26%	47%	51%	499	25	4
PRT	20%	24%	28%	175	9	5
SLV	6%	32%	32%	439	27	1
Total países		32%	35%	15.449		3

(1) 2021

En relación a los datos de participación de motocicletas respecto del total de parque vehicular se dispone de datos hasta 2018 y se observa que entre 2010 y 2018 ha habido aumentos por encima de los 5 puntos porcentuales en la práctica totalidad de los países, excepto en Andorra, Chile, Paraguay y Uruguay. Por encima de los 20 puntos porcentuales de crecimiento se sitúan Honduras y Nicaragua y por encima de los 10 Argentina y Guatemala.

Tabla 3. Parque de motocicletas. Porcentaje sobre el total de parque en los años 2010, 2017 y 2018.

	% Motocicletas en relación con el total del parque			Parque de motocicletas 2018 (en miles)	Puntos porcentuales 2022- 2010
	2010	2017	2018		
AND	17%	18%	18%	16	1
ARG	20%	33%	34%	8.265	14
CHL	3%	4%	4%	190	1
COL	50%	58%	58%	8.291	8
CRI	20%	27%	28%	664	8
ESP	15%	15%	15%	5.393	0
GTM	28%	39%	39%	1.359	11
PAN				0	0
PRY	34%	35%	36%	801	2
DOM	49%	55%	55%	2.399	6
URY	54%	53%	52%	1.291	-2
HND	21%	39%	41%	753	20
MEX	4%	8%	9%	4.084	5
NIC	27%	52%	51%	485	24
PRT	8%	8%	8%	543	0

## 5. RETOS Y MEDIDAS

Tal y como se ha descrito en el apartado de metodología, **los países han centrado su atención en los siguientes cinco retos concretos:**



En los debates y encuentros de trabajo virtuales celebrados, los países, han definido lo que para ellos es un desafío, definiendo e identificando las medidas que bien, a corto o a largo plazo, deberían constituir su hoja de ruta. En definitiva, un **documento de referencia para la Mesa Técnica del OISEVI y que constituirá un insumo para un futuro Plan de Acción.**

Se bien, se han identificado grandes diferencias en el nivel de partida y en las capacidades de crear proyectos en los países participante, siendo necesario trasladar estas diferencias a la mesa técnica. Estas diferencias se han presente tanto en el momento de definir el problema como el momento de realizar las propuestas de acción. Debe ser un objetivo de la Mesa Técnica colaborar en minorar estas diferencias en los países.

En este punto, se hace necesario incidir en la importancia de los “datos”. Si bien, existen datos, los mismos no se consolidan, existiendo ciertas debilidades al respecto. Todas las sub-regiones son conscientes de esta debilidad y de la necesidad de mejorar los datos. En este sentido, durante el desarrollo de los talleres se hizo especialmente “problemática” la situación de los países en relación con la no disponibilidad de datos que permitiese a los países realizar una hoja de ruta adaptadas a sus debilidades. Esto desemboca en diagnósticos, en ocasiones, no realistas.

A continuación, se recogen las medidas identificadas por retos y un análisis del impacto de estas medidas por subregión, permitiendo obtener una foto de las prioridades por región y reflexionar la situación de las regiones.



## RETO 1: Trabajar la formación de los motoristas en todas las etapas formativas y para los diferentes colectivos afectados.

Con el objetivo de favorecer el diálogo y el intercambio de opiniones entre los stakeholders y ver cómo afronta este reto cada una de las regiones, se formularon algunos interrogantes:

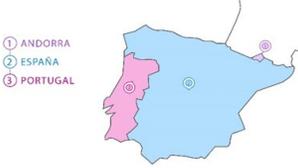
- ¿Hay escuelas de capacitación?
- ¿Cómo se forman: teórica y/o práctica?
- ¿Requisitos para obtener la licencia?
- ¿Se realizan campañas para la seguridad de los motociclistas?
- ¿Están vinculadas a acciones o a operativos de fiscalización?

A continuación, se relacionan las **medidas identificadas (M)** en este bloque por las regiones y su prioridad.

- M.1. Introducir asignaturas de seguridad vial en los colegios.
- M.2. Desarrollar estrategias de formación con carácter voluntario enfocadas al motociclista para completar su formación.
- M.3 Exigir una capacitación específica del instructor.
- M.4. Realizar cursos de especialización de los profesores
- M.5. Implementar ciclos formativos para el colectivo de repartidores de última milla – delivery.
- M.6. Incorporar la formación de la moto en los planes de riesgos laborales.
- M.7. Integrar las nuevas tecnologías en la formación práctica.
- M.8 Diseñar procesos ágiles para la obtención de licencias.
- M.9. Armonizar el modelo formativo en la parte teórica y práctica.
- M.10. Regular y poner en marcha un sistema de exámenes prácticos riguroso.
- M.11. Regular un sistema de capacitación y formación vial profesional.
- M.12. Fiscalizar a las autoescuelas.
- M.13 Realizar campañas de sensibilización específicas sobre la importancia de formar a los motoristas y de convivencia entre los distintos modos de movilidad.

Esta batería de medidas no tiene el mismo impacto en todos los países. En este punto es importante señalar que **cada país tiene su propio ritmo y eso se refleja en los desafíos a los que se enfrentan.**

La siguiente tabla (Tabla 1: *Prioridades subregionales en relación al reto1*) muestra cómo aborda este reto cada una de las subregiones y cuáles son sus prioridades y las debilidades en el campo de las escuelas de formación, en el acceso y regulación a las licencias de conducir a la formación o en la fiscalización de las escuelas.

KEY TOPICS	Escuelas de formación. Acceso y regulación a la licencia de conducir Fiscalización Sensibilización
<p style="text-align: center;"><b>CONO SUR</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regular un sistema de capacitación y formación vial profesional.</li> <li>• Regular y poner en marcha un sistema de exámenes prácticos riguroso.</li> <li>• Realización de campañas informativas de difusión y sensibilización sobre los riesgos de los motociclistas y de convivencia entre los distintos modos de movilidad.</li> <li>• Introducir asignaturas de seguridad vial en los colegios</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>MESOAMÉRICA</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollar estrategias de formación de carácter voluntario enfocadas al motociclista para completar su formación o favorecer su reciclaje.</li> <li>• Regular un sistema de capacitación y formación vial para la conducción de moto profesional.</li> <li>• Capacitación específica del instructor.</li> <li>• Diseñar procesos ágiles para la obtención de licencias.</li> <li>• Campañas de sensibilización específicas y regionales sobre la importancia de formar a los motoristas.</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>PENÍNSULA IBÉRICA</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fiscalización de las autoescuelas.</li> <li>• Cursos de especialización de los profesores.</li> <li>• Con relación a la formación para la obtención de la licencia: armonizar el modelo formativo en la parte teórica y práctica, a nivel regional.</li> <li>• Integrar las nuevas tecnologías en la formación práctica, como por ejemplo el uso de la realidad virtual.</li> <li>• Implementar ciclos formativos para el colectivo de repartidores de última milla - delivery.</li> <li>• Incorporar la formación de la moto en los planes de riesgos laborales.</li> </ul>

### Conclusión y reflexiones al reto 1:

Hay varias cuestiones de interés para reflexionar en torno a este bloque y que no pueden pasarse sin hacer una reflexión:

- Los actores que han participado han sido el altavoz de sus países y han mostrado las debilidades que conocen dentro de su sector. Es importante reflexionar hacia cuestiones que han pasado de manera rápida en el diálogo pero que constituyen la base en materia de seguridad vial y movilidad. Temas como la importancia de **gestionar unos exámenes para la adquisición de las licencias que contemplen una adecuada distribución temática práctica y teórica**, que aborden cuestiones como la pericia, la experiencia o la regulación y que inciden en la responsabilidad y respeto a la vida o una regulación firme. Son cuestiones que deben estar presentes en los planes de acción a futuro.
- Este bloque ha sido abordado en todos los talleres que se han realizado en el marco de este proyecto, y ello queda reflejado en la extensa batería de propuestas identificadas. Es de interés recomendar dentro de esta lista de medidas cuales deben ocupar los primeros puestos, y estas son:
  - Realizar exámenes teóricos y prácticos para la obtención de la licencia
  - Fiscalizar a las autoescuelas.
  - Ofrecer cursos voluntarios para motociclistas y para colectivos profesionales



### RETO 2: **Velar por el cumplimiento de la norma y establecer sistemas de fiscalización eficiente**

Para favorecer el diálogo, los conductores del taller plantearon los siguientes interrogantes:

- ¿Existe un programa de fiscalización?
- ¿Se sanciona el no uso del casco en todo el país?
- ¿El traslado de más de dos personas? ¿de niños?
- ¿Qué tipo de multas son las más frecuentes a motociclistas?
- ¿Se pagan las multas?

A continuación, se relacionan las **medidas identificadas (M)** en este bloque por las regiones y su prioridad.

- M.1. Implementar acciones de fiscalización (Campañas de vigilancia y control y sistema sancionador eficiente).
- M.2. Implantar sistemas de normas y reglamentos coherentes.
- M.3. Articular y reglamentar el uso de medios de protección “certificados” (castos, guantes...).
- M.4. Disponer de registro de motocicletas unificados y de registros de conductores unificados.

Tal y como se indicaba anteriormente, las medidas no tienen el mismo impacto en todos los países. En este punto es importante señalar que cada país tiene su propio ritmo y eso se refleja en los desafíos a los que se enfrentan.

La siguiente tabla (*Tabla 2. Prioridades subregionales en relación al reto2.*) muestra cómo aborda este reto cada una de las subregiones y cuáles son las necesidades detectadas y las debilidades en el campo de vigilancia, control, normativa, registros o sensibilización.

### **Conclusión y reflexiones** al reto 2:

Hay varias cuestiones de interés para reflexionar en torno a este bloque y que no pueden pasarse sin hacer una reflexión:

- **Gran reto: sistemas de protección.** La práctica totalidad de los países reconocen que solo se usa el casco en las grandes ciudades donde existe ciertos niveles de control. Además, un tema importante y que ha sido tratado de manera tangencial, es la calidad de los cascos. Es necesario contar con medios de protección debidamente homologados, que cumplan con todas las medidas estándar de calidad y protección.
- Se ha comprobado que el **sistema fiscalizador del cumplimiento de la norma**, que es la base en seguridad vial, no se prioriza lo suficiente.
- Es importante que los países tomen conciencia que la fiscalización siempre tiene que ir acompañada de la información y la sensibilización del porque de cumplimiento de la norma.

KEY TOPICS	Vigilancia y control Normas Registros Sensibilización
<p style="text-align: center;"><b>CONO SUR</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Control de uso del casco en todo el territorio.</li> <li>• Sistema de gestión de sanciones eficiente.</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>MESOAMÉRICA</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementar un sistema estricto de cumplimiento de la norma: campañas de vigilancia y control y sistema sancionador eficiente.</li> <li>• Implantar sistemas de normas y reglamentos coherente desde el ámbito estatal al local.</li> <li>• Registro de motocicletas unificado y un registro de conductores unificado.</li> <li>• Articular y reglamentar el uso de medios de protección “certificados” (cascos, guantes, ...)</li> </ul>
<p style="text-align: center;"><b>PENÍNSULA IBÉRICA</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realización de campañas de control y fiscalización.</li> </ul>

Tabla 2. Prioridades subregionales en relación al reto2.



### RETO 3: Mejorar las características técnicas básicas de las motocicletas

Para favorecer el diálogo, los conductores del taller plantearon los siguientes interrogantes:

- ¿Está regulado el ABS?
- ¿Es obligatorio el encendido automático de Luces?
- ¿Características técnicas?
- ¿WP.29 armonización de reglamentos y normas sobre vehículos?

A continuación, se relacionan las **medidas identificadas (M)** en este bloque por las regiones y su prioridad.

- M.1. Exigir la implantación de sistemas automáticos de encendido.
- M.2. Exigir la implantación y regulación del ABS.
- M.3. Requerir las revisiones técnico-mecánicas (ITV) para todas las motocicletas.
- M.4. Llevar a cabo acciones de control dirigidas a la no manipulación de las características técnicas de las motocicletas.
- M.5. Disponer de un sistema de ayudas para renovar el parque automovilístico.

Esta relación de medidas no tiene la misma intensidad o repercusión en todos los países. En este punto es importante señalar que cada país tiene su propio ritmo y eso se refleja en los desafíos a los que se enfrentan.

La siguiente tabla (*Tabla 3. Prioridades subregionales en relación al reto3.*) muestra cómo aborda este reto cada una de las subregiones y cuáles son las necesidades detectadas y las debilidades en el campo de los sistemas de alumbrados y seguridad de las motocicletas, revisión técnica de las motocicletas o renovación del parque automovilístico.

KEY TOPICS	Sistemas de alumbrado y seguridad Revisiones de los vehículos Renovación del parque y ayudas.
<p><b>CONO SUR</b></p>  <p>① ARGENTINA ② BRASIL ③ CHILE ④ PARAGUAY ⑤ URUGUAY</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Exigir la implantación de sistemas automáticos de encendido.</li> <li>● Exigir la implantación y regulación del ABS.</li> <li>● Cumplir con las características mínimas de la seguridad de una motocicleta.</li> </ul>
<p><b>MESOAMÉRICA</b></p>  <p>① COSTA RICA ② MEXICO ③ GUATEMALA ④ PANAMA ⑤ REPUBLICA DOMINICANA ⑥ NICARAGUA ⑦ EL SALVADOR ⑧ COLOMBIA</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Exigir la implantación de sistemas automáticos de encendido.</li> <li>● Exigir la implantación y regulación del ABS.</li> <li>● Cumplir con las características mínimas de la seguridad de una motocicleta.</li> </ul>
<p><b>PENÍNSULA IBÉRICA</b></p>  <p>① ANDORRA ② ESPAÑA ③ PORTUGAL</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Llevar a cabo acciones de control dirigidas a la no manipulación de las características técnicas de las motocicletas.</li> <li>● Disponer de un sistema de ayudas para renovar el parque automovilístico.</li> <li>● Requerir las revisiones técnico-mecánicas (ITV) para todas las motocicletas.</li> </ul>

Tabla 3. Prioridades subregionales en relación al reto3.

### Conclusión y reflexiones al reto 3:

Hay varios desafíos de interés a incorporar en este bloque. En primer lugar, es un objetivo prioritario la **visibilidad de las motocicletas**. Las motocicletas tienen que ser visibles en cualquier momento del día, siendo especialmente necesario en los horarios de poca visibilidad (noche o ante diferentes situaciones meteorológicas como puede ser la lluvia o niebla).

En segundo lugar, es necesario que todos los países asuman el **reto de WP29 “Armonización de las Regulaciones Vehiculares”**. Un gran desafío para todos que supondría tener en el mercado motocicletas que cumplen las características mínimas recogidas en las normas internacionales de Naciones Unidas.



#### RETO 4: **Mejorar la circulación en zonas urbanas y armonizar y reglamentar el trabajo en moto.**

Para favorecer el diálogo, los conductores del taller plantearon los siguientes interrogantes:

- ¿Medidas?
- ¿Vías 30?
- ¿Qué trabajos o profesiones usan la moto en el ámbito laboral?
- ¿Existe alguna regulación?

A continuación, se relacionan las **medidas identificadas (M)** en este bloque por las regiones y su prioridad.

- M.1 Contemplar a los usuarios de las motocicletas en el diseño e implantación de la pacificación de las ciudades (por ejemplo, Zonas 30).
- M.2. Aplicar diseño vial específico para la seguridad de las motocicletas (por ejemplo, carriles-moto, vallas protectoras, etc.).
- M.3. Establecer estrategias de seguridad vial laboral.
- M.4.Regular el trabajo en moto.

Esta relación de medidas no tiene la misma intensidad o repercusión en todos los países. En este punto es importante señalar que cada país tiene su propio ritmo y eso se refleja en los desafíos a los que se enfrentan.

La siguiente tabla (*Tabla 4. Prioridades subregionales en relación al reto 4*) muestra cómo aborda este reto cada una de las subregiones y cuáles son las necesidades detectadas y las debilidades en el campo regulación del trabajo en moto, la inclusión de la motocicleta en los planes de prevención de riesgos laborales en las empresas o las vías 30.

KEY TOPICS	Vías 30 Regulación del trabajo en moto Inclusión de la motocicleta en los planes de prevención de riesgos laborales en las empresas
<p><b>CONO SUR</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• No se identifican prioridades en este reto.</li> </ul>
<p><b>MESOAMÉRICA</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regular el trabajo en moto.</li> <li>• Aplicar diseño vial específico para la seguridad de las motocicletas (ejemplo carriles motos, vallas protectoras, etc).</li> <li>• Establecer estrategias de seguridad vial laboral.</li> </ul>
<p><b>PENÍNSULA IBÉRICA</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regular el trabajo en moto.</li> <li>• Contemplar a los usuarios de las motocicletas en el diseño e implantación de la pacificación de las ciudades (Ej. Vías 30)</li> </ul>

Tabla 4. Prioridades subregionales en relación al reto 4.

#### Conclusión y reflexiones al reto 4:

- Para la estrategia de algunas subregiones implementar medidas de vías 30 o estrategias de seguridad vial laboral son relegada a otras posiciones, frente a otras **necesidades prioritarias como es el uso de medios de protección homologados**. Sin embargo, medidas como vías 30, para la seguridad de motocicletas en las ciudades, **es la medida más eficaz, y por lo tanto debe tomar posición en las prioridades**.
- Por otro lado, la **regulación del trabajo en moto**, hoy en día, es una realidad que hay que abordar y que debe estar presente en las agendas de los países



## RETO 5: Mejora de las infraestructuras para el uso por parte de los motociclistas

A continuación, se relacionan las **medidas identificadas (M)** en este bloque por las regiones y su prioridad.

- M.1. Realizar auditorías de seguridad vial de las infraestructuras que integren la perspectiva de uso de los motociclistas.
- M.2. Identificar tramos de concentración de accidentes de motociclistas.
- M.3. Acometer acciones de seguimiento en relación al estado del pavimento.

La siguiente tabla (*Tabla 5. Prioridades subregionales en relación al reto 5*) muestra cómo aborda este reto cada una de las subregiones y cuáles son las necesidades detectadas y las debilidades en el campo de las infraestructuras.

KEY TOPICS	Auditorías Seguimiento
<p><b>CONO SUR</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• No se identifican prioridades en este reto.</li> </ul>
<p><b>MESOAMÉRICA</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aplicar diseño vial específico para la seguridad de las motocicletas (ejemplo carriles motos, vallas protectoras, etc).</li> </ul>
<p><b>PENÍNSULA IBÉRICA</b></p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realizar auditorías de seguridad vial de las infraestructuras que integren la perspectiva de uso de los motociclistas.</li> <li>• Identificación de tramos de concentración de accidentes de motociclistas.</li> <li>• Acciones de seguimiento en relación al estado del pavimento.</li> </ul>

Tabla 5. Prioridades subregionales en relación al reto 5

## **Conclusión y reflexiones al reto 5:**

Este reto no fue abordado en los primeros encuentros y nace de las necesidades que algunos de los actores muestran en los debates. Este bloque temático no es cuestión baladí, pero que, igual que ocurre con otros bloques, las subregiones priorizan sus debilidades y eso se hace presente en los perfiles de los participantes en los talleres. En los perfiles participantes en los encuentros no tuvo una presencia significativa los perfiles técnicos y con experiencia en materia de infraestructuras.

La infraestructura es el talón de Aquiles de la práctica totalidad de las ciudades, medidas que contribuyan a la seguridad vial y, por ende, a la seguridad del motorista, son abordadas en todos los foros técnicos; pavimentos antideslizantes, vallas protectoras, la identificación o localización de puntos de peligrosidad, mantenimiento y reparación de los huecos en las vías, en definitiva, la seguridad vial urbana tiene que formar parte de la hoja de ruta de todos los países.

## 6. COMPROMISOS. PRÓXIMOS PASOS

El Programa Iberoamericana de Seguridad Vial, encabezado por el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) deben centrar sus próximos pasos en materializar un **Plan de Acción, con un horizonte temporal a 10 años**, que busque la homogeneidad, dónde las acciones se alineen en un **plan prioritario** que comience con retos básicos.

La falta de seguridad vial es un problema de salud pública y de desarrollo, no solo generando pérdidas materiales y recursos, sino también pérdidas de vidas y lesiones permanentes, y ante esta premisa, todos los países deben establecer una estrategia común, que ha empezado con este insumo y con una red de actores influyentes en este ecosistema con un denominador común que es “la seguridad vial y los nuevos modelos de movilidad de los motociclistas”.

En este escenario de partida hay dos reflexiones que deben ser la raíz para formar un Plan de Acción coherente, maduro y que sienta las bases para una futura hoja de ruta. La primera de las reflexiones es la **debilidad de los datos**, es necesario que se **consoliden datos que permitan empíricamente determinar las necesidades de los países con una base sólida**. La segunda de estas reflexiones es el acuerdo unánime de todos los países en la necesidad de adoptar medidas para la seguridad vial y la movilidad de los motociclistas, siempre sobre la base que cada uno de **estos países tiene sus propios tiempos** y de ahí que sus necesidades pueden verse alteradas, pero todos están de acuerdo en la adopción de medidas que velen por la seguridad de este colectivo vulnerable.

Con esta actuación, se ha formulado una primera batería inicial de medidas que requieren para su implementación de un monitoreo.

En este punto, es necesario impulsar unos compromisos para que la “**Mesa Técnica**” puede tener una solidez y unos recursos que impulsen la adopción gradual y básica de las medidas descritas. Fruto de este trabajo, a continuación, se cita un futuro decálogo de compromisos, que consolidará y formará la línea basal de partida.

Decálogo de compromisos:

1. Establecer un **HORIZONTE TEMPORAL** y el compromiso de los países para mantener encuentros **ANUALES**.
2. Priorizar la obtención de datos. Es **SUMAMENTE NECESARIO** que todos los países prioricen la obtención y monitorización de los **DATOS**.
3. **ELABORAR UN PLAN DE ACCIÓN** con objetivos y vigilar la actividad de los diferentes actores en materia de seguridad vial.
4. Contemplar **ENFOQUES** y **CAMINOS** seguros atendiendo al ritmo y tiempo de los países.
5. Incluir **INDICADORES** para la implementación de las medidas.
6. Establecer **CANALES** y **HERRAMIENTAS** que permita compartir experiencias, contenidos o recomendaciones.
7. Establecer **REDES Y ALIANZAS PÚBLICO Y PRIVADA, NACIONAL Y MUNICIPAL Y, SUBREGIONALES**.

8. Incorporar **PERFILES TECNICOS** en este grupo de trabajo (infraestructura, fiscalizadores) que complementen la red de actores.
9. Proporcionar **COORDINACIÓN GENERAL** para estas actividades.
10. Ser una **FUENTE IMPORTANTE DE INFORMACIÓN** sobre la seguridad vial de los motoristas.