



Fundación **MAPFRE**

INFORME SOBRE LA SEGURIDAD
DE LOS MOTOCICLISTAS EN
LATINOAMÉRICA.

Tendencias internacionales y
oportunidades de acción

FECHA

Noviembre 2016

© Textos: sus autores

© Esta edición:
2016, Fundación MAPFRE
Pº de Recoletos, 23. 28004 Madrid
www.fundacionmapfre.org

La información contenida en el presente estudio puede utilizarse haciendo referencia a la misma del siguiente modo: *"Informe sobre la seguridad de los motociclistas en Latinoamérica. Tendencias internacionales y oportunidades de acción"*. © Fundación MAPFRE, 2016

Contenidos

RESUMEN EJECUTIVO	5
1. LOS DATOS	9
2. EL ESTUDIO	10
2.1. Estudio y metodología	10
2.2. Sección 1: la Seguridad de los Motociclistas en Latinoamérica	11
2.2.1. <i>Los vehículos de dos ruedas a motor</i>	11
2.2.2. <i>Magnitud general del problema de siniestralidad en LAC</i>	23
2.2.3. <i>El uso del caso de motociclistas en la región</i>	34
2.2.4. <i>Requisitos para la obtención del permiso de conducción de motocicletas</i>	49
2.2.5. <i>Luces de conducción diurna y motocicletas</i>	81
2.2.6. <i>Revisiones técnicas exigidas a las motocicletas</i>	82
2.2.7. <i>Sistemas de seguridad de las motocicletas en la región</i>	89
2.2.8. <i>Requisitos de aseguramiento de las motocicletas</i>	92
2.2.9. <i>Campañas de seguridad de los motociclistas en la región</i>	99
2.2.10. <i>Planes de seguridad de los motociclistas en la región</i>	102
2.3. Sección 2: Actuaciones Regionales e Internacionales	107
2.4. Sección 3: Conclusiones y recomendaciones	122
3. REFLEXIONES FINALES	129
4. ANEXO	131
Información país a país	131
BIBLIOGRAFÍA	143

Resumen ejecutivo

El transporte cumple una función fundamental en la forma en que vivimos nuestra vida: la manera de trasladarnos al trabajo, la escuela o el mercado determina el nivel de riesgo que enfrentamos a diario en las vías de tránsito. Si bien el uso de la red vial puede ser un recurso valioso para la sociedad, porque permite que las personas se ganen la vida o se mantengan en contacto con familiares y amigos, la exposición a la vialidad también puede conllevar un riesgo de muerte o de traumatismos para todos los usuarios de las vías de tránsito. El nivel de riesgo depende de diversos factores físicos y sociales, como el país de residencia, la edad y el tipo de usuario, la ubicación rural o urbana, la velocidad, el consumo de alcohol y el tipo de vehículo. Mientras más información tengamos sobre estos factores, más fácil será predecir y prevenir las muertes y las lesiones; además, la seguridad podrá promoverse de manera más eficaz¹.

El rápido aumento en muchos países del uso de vehículos de motor de dos ruedas se ha visto acompañado por un aumento de los traumatismos y la mortalidad entre los usuarios de motocicletas; **la mitad de todas las muertes** que acontecen en las carreteras del mundo **se produce entre** los usuarios menos protegidos de las vías de tránsito: **motociclistas (23%), peatones (22%) y ciclistas (4%)**².

El auge en el uso de la motocicleta la ha convertido en un medio de transporte de importancia en América Latina. Por ejemplo, en Brasil el total de motocicletas registradas aumentó de 5.7 millones en el año 2002 a más de 21.4 millones en el 2013. Entre 1997 y 2009 el parque de motocicletas registrado en Argentina aumentó un 329%, llegando a 2.9 millones de motocicletas, mientras en Colombia durante el mismo período el número de motocicletas nuevas registradas por año, aumentó un 400%. Sólo entre los años 2007 y 2013 en Venezuela el número de motocicletas vendidas aumentó un 448%. Se estima que en la región hay casi 30 millones de motocicletas registradas³.

Los datos resultantes de esta primera revisión realizada al estudio publicado en 2013, se presentan alentadores: así, países como República Dominicana, logran una mejora en su puntuación general de 17 (diecisiete) puntos en relación a la primera publicación y lo hace en base a mejoras en los indicadores de siniestralidad de motociclistas en el tránsito, así como en la implementación de algunas campañas específicas promoviendo la seguridad de los mismos. En esta misma línea, podemos destacar los resultados de Guatemala, que logra una mejora de 16 (dieciséis) puntos, en base a mejoras en los indicadores de siniestralidad de motociclistas en el tránsito, así como la implementación de estudios sobre el uso del casco y la exigencia de luces diurnas.

Por su parte México, logra una mejora de 7 (siete) puntos, atribuibles a nuevos requisitos en cuanto al acceso a la conducción de vehículos de dos ruedas, así como la implementación de campañas específicas de seguridad vial para motociclistas, aspecto destacado si se toma en cuenta la organización política federal de la República de México.

1 Informe sobre la situación de la seguridad vial en la Región de las Américas, OPS. 2015

2 Informe sobre la situación de la seguridad vial mundial, OMS. 2015

3 La motocicleta en América Latina: caracterización de su uso e impactos en la movilidad en cinco ciudades de la región, CAF. 2015

Como contracara, Argentina pierde 4 (cuatro) puntos, vinculados a un retroceso en los indicadores de siniestralidad vial de motociclistas, así como a la disponibilidad de datos sobre este colectivo.

En relación al total de motociclistas fallecidos, para el estudio realizado durante 2013, México y Colombia acumulaban el 79% del total de los fallecidos, porcentaje que si bien ha descendido a un 68% para esta revisión⁴, aun es preocupante.

En cuanto a los puntajes obtenidos por los países que se sumaron a esta revisión —Bolivia, Cuba, Paraguay y Venezuela— podemos adelantar que los mismos se encuentran en un rango de entre 50 (cincuenta) y 61 (sesenta y uno) puntos, lo que los ubica en la parte media de la tabla de puntajes general, la cual compartimos aquí:

Posición de Países / Estados según puntaje general		Mejora en ranking	Baja en ranking	Sin Variación	Posición de Países / Estados según puntaje general	
2016		2016/2013			2013	
Chile	89	▲			Puerto Rico	83
Brasil	77	▲			Chile	77
Puerto Rico	73		▼		Argentina	72
Colombia	71	▲			Brasil	71
Costa Rica	69	▲			Colombia	65
Argentina	68		▼		Ecuador	64
México	64	▲			Uruguay	61
Uruguay	62		▼		México	57
El Salvador	60	▲			Costa Rica	53
Panamá	58	▲			El Salvador	53
Nicaragua	54			S/V	Nicaragua	45
Ecuador	52		▼		Panamá	45
Perú	49	▲			Guatemala	31
Guatemala	47		▼		Perú	31
República Dominicana	44			S/V	República Dominicana	27
Venezuela	61				Venezuela	S/D
Paraguay	59				Paraguay	S/D
Bolivia	50				Bolivia	S/D
Cuba	50				Cuba	S/D

Posición de Países / Estados según puntaje general		Mejora en ranking	Baja en ranking	Sin Variación	Posición de Países / Estados según puntaje general	
2016		2016/2013			2013	
España	91	▲			Gran Bretaña	89
Gran Bretaña	81		▼		España	87
Portugal	76			S/V	Portugal	84
EEUU	59				EEUU	S/D

TABLA N° 1. Fundación MAPFRE, 2016. Elaboración propia.

⁴ Para hacer comparables los porcentajes, en el total de motociclistas fallecidos considerados para esta actualización, no se toman en cuenta los datos de Bolivia, Cuba, Paraguay y Venezuela, países no considerados en el estudio 2013

En el “INFORME SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS MOTOCICLISTAS EN LATINOAMÉRICA. Tendencias internacionales y oportunidades de acción”, publicado por Fundación MAPFRE en julio de 2013, se proponía un decálogo de aspectos clave a tener en cuenta en la región de las Américas con el objetivo de mejorar la seguridad de los usuarios de motocicletas; a la luz de los resultados que se presentan en este trabajo, creemos conveniente comenzar esta publicación, referenciando el mismo:

1. Las motocicletas constituyen un importante modo de transporte y su participación en el tránsito es cada vez mayor.
2. Desafortunadamente, y precisamente por el anterior motivo, también es cada vez mayor su siniestralidad, absoluta y relativamente hablando, en la región.
3. Es por ello imprescindible redoblar los esfuerzos para revertir dicha tendencia y reducir la siniestralidad de este importantísimo colectivo vulnerable de usuarios de las vías de circulación.
4. La magnitud del problema justifica ampliamente que, como sucede en muchos países de otras regiones del globo, se diseñen y pongan en marcha planes estratégicos específicos (regionales, nacionales y locales) de seguridad de motociclistas.
5. En dichos planes, el primer ámbito de acción debe ser el relevamiento de datos (parque, matriculación, accidentalidad, actitudes, comportamientos...) y la generación de aquella información necesaria para garantizar una óptima gestión de las acciones y los recursos disponibles.
6. La seguridad de los motociclistas tiene que basarse en:
 - a. Conductores seguros
 - b. Vehículos seguros
 - c. Calles y carreteras seguras
 - d. Un entorno seguro (leyes, servicios de emergencia...)
7. En la región de las Américas existen buenas prácticas en todos los ámbitos relevantes de la seguridad de los motociclistas (disponibilidad de datos, legislación sobre casco, formación y requisitos para la obtención del permiso de conducción, campañas de información y concienciación...), y es urgente acelerar su difusión entre todos los países.
8. También existen numerosas buenas prácticas en otros países fuera de la región, y la experiencia de dichos países debe servir como fuente de inspiración para la definición de actividades en Latinoamérica.
9. Los vehículos, las infraestructuras y, en gran medida, los usuarios de vehículos de dos ruedas a motor (su constitución física, sus capacidades cognitivas, sus motivaciones y aspiraciones...) no son significativamente diferentes entre países, por lo que la armonización en ámbitos técnicos, formativos, etcétera, debería ser un objetivo de las políticas regionales y nacionales de seguridad de motociclistas.
10. La oportunidad de acción a nivel regional es innegable y debería aprovecharse en la medida posible: campañas de concienciación regionales, páginas webs informativas, armonización legislativa, guías y normas técnicas de seguridad de las infraestructuras, proyectos de investigación comunes...
11. Pero la mayor parte de la capacidad de acción y de la responsabilidad recae en las autoridades nacionales y, en última instancia, en los ciudadanos

individuales. En este sentido, es fundamental reforzar el “contrato social” entre autoridades y ciudadanos, de modo que cada parte cumpla con sus responsabilidades correspondientes.

12. Cada día fallecen en la región 61 (sesenta y un) motociclistas y muchos más resultan gravemente lesionados. La acción es urgente. ¡Es necesario actuar ya!.

1. Los datos

Según la Organización Panamericana de la Salud en su informe de 2015 sobre la Seguridad Vial en la Américas, *“por cada milla recorrida en un vehículo, los motociclistas tienen una probabilidad casi 30 veces mayor de morir en una colisión con respecto a los pasajeros de un automóvil”*.

Los siniestros de motocicletas, involucran un 23% del total de fallecidos a nivel mundial; aproximadamente 287.500 (doscientos ochenta y siete mil quinientas) personas pierden la vida por esta causa al año.

A pesar de que existe una sólida base empírica que permite saber qué intervenciones funcionan, no parece que se haya prestado suficiente atención a la seguridad vial y se está pagando un precio muy elevado en términos de pérdida de vidas humanas, consecuencias a largo plazo de los traumatismos y presión sobre los servicios de salud⁵.

Las lesiones que causan los siniestros en los cuales están involucrados motociclistas son innumerables: abrasiones, contusiones, fracturas, entre otras; las zonas más afectadas del cuerpo son las extremidades, los tejidos y la cabeza, siendo esta la parte más involucrada en el porcentaje de mortalidad por este tipo de siniestro. La principal causa de muerte en los accidentes de motos es el trauma craneoencefálico, razón por la cual, es de vital importancia el uso de casco⁶.

Evidencias:

- ◇ El riesgo de sufrir una lesión o de morir a causa del tránsito es mucho más alto para los motociclistas que para los conductores de vehículos de cuatro ruedas.
- ◇ Los traumatismos craneales y cervicales son las principales causas de muerte, lesiones graves y discapacidades entre los conductores de motocicletas y bicicletas. En algunos países se estima que los traumatismos craneales provocan hasta 88% de esas defunciones.
- ◇ Los cascos tienen la finalidad de reducir el riesgo de traumatismos craneoencefálicos graves al atenuar el impacto en la cabeza de una fuerza o colisión.
- ◇ Se calcula que los cascos tienen una eficacia de 37% para prevenir una lesión mortal a los motociclistas y de 72% para reducir los traumatismos craneoencefálicos.

5 Informe sobre la situación de la seguridad vial en la Región de las Américas, OPS. 2015

6 <http://www.monografias.com/trabajos89/accidentes-motocicletas/accidentes-motocicletas.shtml#ixzz43pJlwnCj>

2. El estudio

2.1. Objetivo y metodología

El **objetivo** de esta primera actualización al estudio publicado en 2013, es determinar el estado de avance en relación a las oportunidades de acción anteriormente detectadas, en el campo de la seguridad vial de los motociclistas en Latinoamérica y el Caribe. Con esta publicación, se aspira a que los países que aún no han abordado el tema, utilicen los datos recabados como punto de partida o fuente de referencia para posteriores análisis más profundos de posibles medidas de seguridad y, en última instancia, para el diseño de políticas o planes de seguridad vial específicos.

Esta recopilación de información no debe entenderse como una propuesta específica de plan de acción, puesto que las actuaciones concretas que finalmente se acometan deberán definirse una vez analizada en detalle la situación local, la cual puede ser significativamente distinta entre varios países, estados, regiones, etcétera.

El trabajo está dirigido a los responsables de la toma de decisiones y, en general, a los defensores o promotores de la seguridad vial de los motociclistas, grupo básico (y creciente) de usuarios vulnerables de las vías de circulación.

El estudio está dividido en tres secciones independientes, aunque evidentemente relacionadas:

1. La primera sección recopila una considerable cantidad de información y ofrece un análisis comparativo de diversos indicadores de siniestralidad de seguridad vial en un total de quince países de la región de Latinoamérica y el Caribe a los que se añade la información relativa a España, Portugal y Gran Bretaña, como grupo de control. La base de esta recopilación de información es una revisión de los indicadores proporcionados en la encuesta que dio base a la publicación del año 2013. Los países latinoamericanos incluidos en este estudio son: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, México, Nicaragua, Panamá, Perú, Puerto Rico, República Dominicana y Uruguay. En esta publicación, se suma a Estados Unidos de Norteamérica al grupo de control y se agrega información de Bolivia, Cuba, Paraguay y Venezuela al grupo de los países de la región.
2. La segunda sección presenta una recopilación de actuaciones regionales e internacionales en el campo de la seguridad vial de los motociclistas.
3. El trabajo finaliza con una serie de conclusiones y recomendaciones para la acción futura. Dichas recomendaciones, como se ha indicado más arriba, tendrán que ser posteriormente contrastadas con la situación local en cada caso.

Conviene advertir que, en este trabajo, los términos motociclistas o motocicletas engloban a todos los usuarios y vehículos de dos ruedas o motor y, también, a determinados vehículos de tres ruedas. Así, a partir de este momento, el término "motocicleta" aludirá tanto a ciclomotores con pequeños motores (normalmente de menos de 50 cc), como a scooters y motocicletas ligeras (normalmente con motores por debajo de 250 cc) y a scooters y a motocicletas pesadas (con motores

por encima de los 250 cc). En ocasiones, también se utilizarán, de modo indistinto, los términos “vehículo de dos ruedas a motor” o “vehículo de dos o tres ruedas a motor”. Ciertamente es que, en un análisis en profundidad, puede no resultar adecuado considerar conjuntamente un pequeño ciclomotor de 50 cc y una gran motocicleta de 1.200 cc, pero en el ámbito de este trabajo generalista no se ha creído necesario dividir sus contenidos en función de las diferentes clases de vehículos.

2.2. Sección 1: La seguridad de los motociclistas en Latinoamérica

Los vehículos de dos (y tres ruedas) a motor constituyen un modo de transporte básico para muchas familias y su uso está en aumento. Disponer de información general sobre el parque de motocicletas, su nivel de matriculación o su movilidad, es importante a la hora de poder realizar proyecciones o diseñar intervenciones de seguridad vial para este colectivo de motociclistas.

2.2.1. Los vehículos de dos ruedas a motor

Definiciones legales

Si bien todos “creemos” poder definir en forma muy sencilla que es una “motocicleta”, cuando recurrimos a las “definiciones legales” la misma se puede complicar considerablemente debido a sus innumerables características: peso, número de ruedas, cilindrada del motor, existencia o no de pedales o de otro equipamiento, velocidad máxima, etc., etc..... Cada país suele tener su propia clasificación o definición, normalmente discordante de un país a otro, lo que dificulta sobremanera la elaboración de estadísticas comparativas.

La siguiente tabla recopila los distintos textos legales (literales o resumidos) en relación a los tipos de motocicletas y definiciones que se han identificado en los países incluidos en el presente estudio:

País	Texto legal (transcripción literal o resumida) en relación a tipos de vehículos de dos ruedas a motor.
Argentina	<p>LEY 24.449/1994 (LEY NACIONAL)</p> <p>Ciclomotor: una motocicleta de hasta 50 centímetros cúbicos de cilindrada y que no puede exceder los 50 kilómetros por hora de velocidad</p> <p>Motocicleta: todo vehículo de dos ruedas con motor a tracción propia de más de 50 cc. de cilindrada y que puede desarrollar velocidades superiores a 50 km/h</p>

Brasil	<p>LEY 9.503/1997 (LEY NACIONAL)</p> <p>Ciclomotor: vehículo de dos o tres ruedas provisto de un motor de combustión interna, cuya cilindrada no excede a cincuenta centímetros cúbicos (3,05 pulgadas cúbicas) y cuya velocidad máxima de fabricación no excede a cincuenta kilómetros por hora</p> <p>Motocicleta: vehículo automotor de dos ruedas, con o sin sidecar, con el conductor en posición montada</p> <p>Motoneta: vehículo automotor de dos ruedas, con el conductor en posición sentada</p> <p>Bicicleta eléctrica: se equipara al ciclomotor en los términos de la Resolución n.º 315/09 del CONTRAN (Consejo Nacional de Tráfico, resolución de alcance nacional)</p>
Chile	<p>LEY 18.290/1984</p> <p>Menciona pero no define a:</p> <p>Motocicletas</p> <p>Motonetas</p> <p>Bicimotos</p>
Colombia	<p>LEY 769/ 2002</p> <p>Capítulo I - ART 2</p> <p>Motocicleta: Motociclo: Vehículo automotor con estabilidad propia y capacidad máxima hasta de un (1) pasajero.</p>
Costa Rica	<p>LEY 9.078/2011</p> <p>ART 2</p> <p>12. Bicicleta: vehículo de dos ruedas de tracción humana y accionada mediante pedales.</p> <p>13. Bicimoto: vehículo de dos ruedas con motor térmico de cilindrada no superior a 50 cc o en el caso de vehículos con motores distintos de los de combustión interna, con una potencia hasta de 5 kw, cuyo sistema de dirección es accionada por manillar.</p> <p>72. Motocicleta: vehículo automotor de dos o más ruedas, con motor térmico de cilindrada superior a 50 cc o con una potencia superior a los 5 kW, cuyo sistema de dirección es accionado por manillar.</p>

Ecuador	<p>Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial SIN NUMERO/2012</p> <p>ART 392</p> <p>BICICLETA.- Vehículo de tracción humana de dos o más ruedas en línea.</p> <p>CICLOMOTOR O BICIMOTO.- vehículo de dos ruedas que tiene motor y tracción propia.</p> <p>MOTO BICICLETA.- Bicicleta con motor que produce una fuerza no mayor de 5H.P., sin estabilidad propia.</p> <p>MOTOCICLETA.- Vehículo a motor de dos ruedas sin estabilidad propia.</p> <p>MOTOTAXI.- Motocicleta de tres ruedas y con techo que cumpliendo las especificaciones técnicas establecida en la norma INEN, se usa para el servicio de transporte comercial de pasajeros para recorridos cortos.</p> <p>MOTOTRICICLO.- Vehículo automotor de tres ruedas con estabilidad propia y capacidad para el conductor y un acompañante del tipo Sidecar y recreativo.</p>
El Salvador	<p>Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial DECRETO 61/1996</p> <p>Menciona pero no define a:</p> <p>Motocicleta</p> <p>Cuadrimotos</p> <p>Tricimotos</p> <p>Motobicicletas</p>
Guatemala	<p>DECRETO 132/1996</p> <p>ART 7</p> <p>16. Bicicleta: Vehículo de dos o tres ruedas, puesta en movimiento por esfuerzo humano a través de los pedales.</p> <p>66. Motobicicleta: Vehículo de dos ruedas y pedales con motor de combustión interna de cilindrada no mayor a 50 centímetros cúbicos o motor eléctrico de potencia no superior a 1,000 vatios.</p> <p>67. Motocicleta: Vehículo automotor de dos o tres ruedas operada por manubrio.</p>
México	<p>REGLAMENTO de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal (2012)</p> <p>ART 2</p> <p>VI. BICICLETA, el vehículo de dos llantas en orden lineal que es accionado por el movimiento de las piernas de su conductor;</p> <p>XXXVI. MOTOCICLETA, el vehículo de motor de dos llantas en orden lineal;</p> <p>LV. TRICICLO, el vehículo de tres llantas que es accionado por el movimiento de las piernas de su conductor;</p> <p>LVI. TRIMOTO, el vehículo automotor de tres ruedas que puede o no presentar sistema de dirección de automóvil, diferencial y reversa;</p>

Nicaragua	<p>LEY 431/2003</p> <p>ART 3 – Conceptos básicos:</p> <p>51) Vehículo: Es todo aparato que circule por la vía pública, excepto los comprendidos en la definición de peatón:</p> <p>c) Tracción mecánica: Los movidos por cualquier fuerza motriz, provengan o no de acción exterior, tales como: automóviles, camiones, buses y motos.</p> <p>CLASIFICACION VEHICULAR DEL MTI</p> <p>1. MOTOS: Incluye todos los tipos de motocicletas tales, como mini motos, cuatriciclos y taxi motos, etc.</p>
Panamá	<p>DECRETO EJECUTIVO 640/2006</p> <p>ART 3</p> <ul style="list-style-type: none">• Bicicleta: Vehículo no motorizado de dos o más ruedas, accionado por fuerza humana de la(s) persona(s) que lo conduce(n).• Moto bicicleta: Bicicleta o velocípedo con motor auxiliar o permanente.• Motocicleta: Vehículo a motor de dos (2) ruedas con o sin carro lateral
Perú	<p>DECRETO SUPREMO 040/2008-MTC</p> <p>ANEXO I</p> <p>Categoría L: Vehículos automotores con menos de cuatro ruedas.</p> <p>L1: Vehículos de dos ruedas, de hasta 50 cm³ y velocidad máxima de 50 km/h.</p> <p>L2: Vehículos de tres ruedas, de hasta 50 cm³ y velocidad máxima de 50 km/h.</p> <p>L3: Vehículos de dos ruedas, de más de 50 cm³ ó velocidad mayor a 50 km/h.</p> <p>L4: Vehículos de tres ruedas asimétricas al eje longitudinal del vehículo, de más de 50 cm³ ó una velocidad mayor de 50 km/h.</p> <p>L5: Vehículos de tres ruedas simétricas al eje longitudinal del vehículo, de más de 50 cm³ ó velocidad mayor a 50 km/h y cuyo peso bruto vehicular no excedan de una tonelada</p>

Puerto Rico LEY 107/2007

ART 1.09

Motociclo: "Autociclo o motociclo" significará todo vehículo auto impulsado de dos (2) ruedas o más, en contacto con el suelo, provisto de un motor con una capacidad de frenar que no exceda de cinco (5) caballos de fuerza y que incluirá, entre otros, los vehículos denominados como motocicletas, "minibikes", monopatines, patineta motorizada, "gocarts", bicicletas a las que se le hayan instalado motores, así como cualquier otro artefacto de dos (2) ruedas o más y con un motor que no exceda de cinco (5) caballos de fuerza. Estos vehículos no estarán autorizados a transitar por las vías públicas.

ART 1.63

Motocicleta: "Motocicleta" significará todo vehículo de dos (2) ruedas o más que tenga instalado un motor con un desplazamiento de 45cc o más o con un motor de una capacidad mayor de seis (6) caballos de fuerza, que pueda desarrollar un mínimo de treinta y cinco (35) millas por hora de velocidad y que cumpla, además, con las especificaciones establecidas por las agencias federales que regulan la seguridad del tránsito en las carreteras. El Secretario adoptará, mediante reglamento, los requisitos que deben cumplir estos vehículos para estar debidamente autorizados a transitar por las vías públicas.

Rep. Dominicana

LEY 241/1967

ART 1

Bicicleta: Todo vehículo de dos (2) ruedas, una delante de la otra, impulsado por fuerza muscular por medio de pedales o dispositivos análogos y construidos generalmente para llevar una persona sobre su estructura.

Motocicleta: Todo vehículo de motor de tipo bicicleta.

Motoneta; Todo vehículo de motor de tipo triciclo, u otros vehículos similares

Uruguay

DECRETO REGLAMENTARIO MTOP 770/2014

ANEXO VI – Reglamento Técnico Mercosur 35/94 (Tabla de Categoría)

1. Categoría L: Vehículo automotor con menos de cuatro ruedas.
 - 1.1. Categoría L1: Vehículo con dos ruedas con una cilindrada que no exceda los 50cc y una velocidad de diseño máxima no mayor a 40 km/h
 - 1.2. Categoría L2: Vehículo con tres ruedas con una cilindrada que no exceda los 50cc y una velocidad de diseño máxima no mayor a 40 km/h
 - 1.3. Categoría L3: Vehículo con dos ruedas con una cilindrada mayor a los 50cc o una velocidad de diseño máxima superior a los 40 km/h
 - 1.4. Categoría L4: Vehículo con tres ruedas colocadas en posición asimétrica en relación al eje longitudinal medio, con una cilindrada mayor a los 50cc o una velocidad de diseño máxima superior a los 40 km/h (motocicleta con sidecar)
 - 1.5. Categoría L5: Vehículo con tres ruedas colocadas en posición simétrica en relación al eje longitudinal medio, con una carga máxima que no exceda los 1.000 kg y una capacidad de cilindrada mayor a los 50cc o una velocidad de diseño superior a los 40 km/h

Bolivia	<p>Reglamento del Código del Tránsito 1978 (Código Nacional de Tránsito DL 10.735/1973, elevado a rango de LEY 3.988/2008)</p> <p>ART 8 – (Clases de vehículos) Por sus características los vehículos se clasifican principalmente en: automóviles, camionetas, vagonetas, jeeps, microbuses, buses, camiones, remolques, tractores, aplanadoras, motoniveladoras, elevadores de carga, acoplados, motocicletas, motonetas, motocamionetas, bicicletas, motobicicletas, coches a tracción animal, carros de mano y otros.</p> <p>ART 21 – (Motocicletas y otros) Las motocicletas, motonetas y motocamionetas, son vehículos con motor de cilindrada superior a 50 cms. cúbicos.</p> <p>ART 22 – (Motobicicletas) Las motobicicletas, son vehículos de dos o tres ruedas y motor de cilindrada hasta de 50 de cm. cúbicos</p> <p>ART 23 – (Bicicletas) Son vehículos de dos ruedas que funcionan a propulsión muscular por medio de pedales o dispositivos análogos.</p>
Cuba	<p>LEY 109/2010</p> <p>Glosario de Términos y Definiciones</p> <p>33. Ciclomotor: Vehículo de por lo menos dos ruedas con motor térmico de cilindrada inferior a 50 centímetros cúbicos o con motor eléctrico de potencia no superior a 1000 watt y una velocidad máxima por construcción hasta 50 kilómetros por hora.</p> <p>78. Motocicleta: Vehículo de dos o tres ruedas, provisto de motor de propulsión con una cilindrada superior a 50 cm³ o puede desarrollar una velocidad superior a los 50 kilómetros por hora de construcción.</p> <p>119. Sidecar: Aditamento de una sola rueda acoplado a una motocicleta</p>
Paraguay	<p>LEY 5.016/2014</p> <p>ART 21 – Definiciones</p> <p>12) Bicicleta: vehículo de dos ruedas propulsado por el esfuerzo humano.</p> <p>24) Ciclomotor: motocicleta de hasta 50 centímetros cúbicos de cilindrada y que no puede exceder los 50 km/h de velocidad.</p> <p>41) Motocicleta: todo vehículo de dos ruedas con motor de más de 50 (cincuenta) centímetros cúbicos de cilindrada y que puede desarrollar velocidades superiores a 50 km/h.</p> <p>42) Motocarga: todo vehículo de tres ruedas a tracción propia de más de 50 centímetros cúbicos de cilindrada, utilizado para el transporte de carga.</p> <p>55) Triciclón o triciclo: todo vehículo de tres ruedas con motor de más de 50 centímetros cúbicos de cilindrada y que puede desarrollar velocidades superiores a 50 km/h.</p>

<p>Venezuela</p>	<p>DECRETO 8495/2011 (REGLAMENTO LEY TRANSITO TERRESTRE)</p> <p>ART 4 – Definición de motocicleta. A los fines previstos en este Reglamento Parcial se entiende por motocicleta todo vehículo de motor de tipo bicicleta o triciclo, destinado al transporte de personas y cosas, capaz de circular por las vías públicas o privadas, destinadas al uso público permanente o casual.</p> <p>GACETA OFICIAL 5.420/1988</p> <p>ART 10 – Los vehículos de motor se clasifican en:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Motocicletas 2. Automóviles 3. Minibuses 4. Autobuses 5. Vehículos de carga 6. Vehículos especiales 7. Otros aparatos aptos para circular <p>ART 11 – A los fines previstos en este Reglamento se entiende por:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Motocicletas: Todo vehículo de motor de tipo bicicleta o triciclo. <p>ART 12 – Las motocicletas se clasifican de la siguiente manera:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Comerciales: Aquellas que son utilizadas por sus propietarios o los empleados de éstos para labores típicas de la mensajería y distribución de encomiendas. 2. Oficiales: Aquellas que estando destinadas al uso señalado en el literal anterior, pertenezcan a entes oficiales o que sean destinadas al servicio de escolta o cualquier otro que la gestión del ente oficial requiera para el mejor cumplimiento de sus fines. 3. Deportivas: Todas aquellas que por sus características sólo pueden ser utilizadas en lugares acondicionados para la práctica de tal actividad. 4. Policiales: Las destinadas al patrullaje policial por los organismos de seguridad del Estado. 5. Paseo: Todas aquellas que no estén comprendidas en las clasificaciones anteriores.
------------------	--

España	<p>Aplica Directiva Europea Directiva 97/24/CE</p> <p>Definiciones</p> <ul style="list-style-type: none">• Ciclomotores: los vehículos de dos o tres ruedas, provistos de un motor de cilindrada no superior a 50 cm³, si es de combustión interna, y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h.• Motocicletas: los vehículos de dos ruedas con o sin sidecar, provistos de un motor de cilindrada superior a 50 cm³, si es de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h.• Vehículos de tres ruedas: los vehículos de tres ruedas simétricas, provistos de un motor de cilindrada superior a 50 cm³, si es de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h.• Cuadriciclos ligeros: Cuadriciclos cuya masa en vacío sea inferior o igual a 350 kg., no incluida la masa de las baterías para los vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción sea inferior o igual a 45 km/h, de cilindrada inferior o igual a 50 cm³ (motores de encendido por chispa positiva) o potencia máxima inferior o igual a 4 kW (demás motores de combustión interna o motores eléctricos).• Cuadriciclos pesados: Cuadriciclos cuya masa en vacío sea inferior o igual a 400 kg. (550 kg. para vehículos destinados al transporte de mercancías), no incluida la masa de las baterías para los vehículos eléctricos, y potencia máxima inferior o igual a 15 kW. <p>REAL DECRETO LEGISLATIVO 6/2015</p> <p>ANEXO I – Conceptos básicos</p> <p>9. Ciclomotor: Tienen la condición de ciclomotores los vehículos que se definen a continuación:</p> <ol style="list-style-type: none">a. Vehículo de dos ruedas, con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h y con un motor de cilindrada inferior o igual a 50 cm³, si es de combustión interna, o bien con una potencia continua nominal máxima inferior o igual a 4 kW si es de motor eléctrico.b. Vehículo de tres ruedas, con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h y con un motor cuya cilindrada sea inferior o igual a 50 cm³ para los motores de encendido por chispa (positiva), o bien cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kW para los demás motores de combustión interna, o bien cuya potencia continua nominal máxima sea inferior o igual a 4 kW para los motores eléctricos.c. Vehículos de cuatro ruedas, cuya masa en vacío sea inferior o igual a 350 kilogramos no incluida la masa de baterías para los vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción sea inferior o igual a 45 km/h, y cuya cilindrada del motor sea inferior o igual a 50 cm³ para los motores de encendido por chispa (positiva), o cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kW para los demás motores de combustión interna, o cuya potencia continua nominal máxima sea inferior o igual a 4 kW para los motores eléctricos.
--------	---

	<p>14. Motocicleta. Tienen la condición de motocicleta los automóviles que se definen a continuación:</p> <p>a. Motocicletas de dos ruedas. Automóvil de dos ruedas, sin sidecar, provistos de un motor de cilindrada superior a 50 cm³, si es de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h.</p> <p>b. Motocicletas con sidecar. Automóvil de tres ruedas asimétricas respecto a su eje medio longitudinal, provistos de un motor de cilindrada superior a 50 cm³, si es de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h</p>
--	---

Portugal

Aplica Directiva Europea Directiva 97/24/CE

DECRETO LEY 44/2005

ART 107

Motocicletas: vehículo de dos ruedas, con o sin coche lateral, con motor de propulsión con cilindrada superior a los 50 cm³, en el caso del motor de combustión interna, o que, por construcción, exceda la velocidad de 45 km/h

Ciclomotor: vehículo de dos o tres ruedas, con una velocidad máxima, por construcción, no superior a 45 km/h, y cuyo motor:

- a. en el caso de ciclomotores de dos ruedas, tenga cilindrada no superior a 50 cm³, tratándose de motor de combustión interna o cuya potencia máxima no exceda 4 KW, tratándose de motor eléctrico;
- b. en el caso de ciclomotores de tres ruedas, tenga cilindrada no superior a 50 cm³, tratándose de motor de ignición comandado o cuya potencia máxima no exceda 4 KW, en el caso de otros motores de combustión interna o de motores eléctricos

Triciclo es un vehículo equipado con tres ruedas dispuestas simétricamente, con un motor de propulsión con cilindrada superior a 50 cm³, en el caso de un motor de combustión interna, o por construcción exceda la velocidad de 45 km / h.

Quadriciclo es un vehículo equipado con cuatro ruedas, clasificándose en:

- a. Ligero: vehículo con velocidad máxima y por construcción no superior a 45 km / h, cuya masa sin carga no exceda 350 kg, excluida la masa de las baterías de los vehículos eléctricos, y un motor de cilindrada no superior a 50 cm³, en el caso de motores de encendido por chispa o cuya potencia máxima no sea superior 4 kW, para el caso de los otros motores de combustión interna o un motor eléctrico;
- b. Pesado: vehículo con motor de potencia no superior a 15 kW y cuya masa sin carga excluida la masa de las baterías en el caso de los vehículos eléctricos, no exceda 400 kg o 550 kg, bien sea que se destine, respectivamente al transporte de pasajeros o de mercaderías.

Gran Bretaña	<p>Aplica Directiva Europea Directiva 97/24/CE</p> <p>Adicionalmente, se distinguen los siguientes tipos de motocicletas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ciclomotor de baja potencia: vehículo de 2 o 3 ruedas con pedales y propulsión auxiliar que no supere 1 kW de potencia y con una velocidad máxima limitada por diseño de no más de 25 km/h 2. Ciclomotores de dos ruedas (velocidad limitada por construcción a 45 km/h) 3. Ciclomotores de tres ruedas 4. Cuadriciclos ligeros 5. Motocicletas 6. Combinaciones de motocicletas 7. Triciclos a motor 8. Cuadriciclos pesados
EEUU	<p>http://www.nhtsa.gov/people/injury/pedbimot/motorcycle/00-NHT-212-motorcycle/motorcycle39-41.html</p> <p>Aunque algunos dispositivos desdibujan las distinciones, en general, las motocicletas actuales legal para las calles encajan en las siguientes categorías:</p> <p>Tradicional</p> <p>Cruiser</p> <p>Sportbike</p> <p>Touring</p> <p>Sport-Touring</p> <p>Dual-Purpose</p> <p>Scooters</p> <p>Mopeds and Nopeds</p> <p>Sidecars</p> <p>Trike</p>

TABLA N° 2. Fundación MAPFRE, 2016. Elaboración propia

PRÁCTICA DESTACADA: La clasificación de Vehículos propuesta por MERCOSUR en su Resolución 35 de 1994, que entró en vigencia el 1° de Enero de 1995: http://www.mercosur.int/msweb/Normas/normas_web/Resoluciones/res94es/9435.pdf.

RECOMENDACIÓN: Simplificar y armonizar en la región y en la medida de la posible la tipología legal de vehículos de dos y tres ruedas con el fin de – como mínimo – poder realizar comparaciones internacionales.

Número estimado de motocicletas en la región

La siguiente gráfica muestra los valores del parque de motocicletas y del parque total de vehículos en los países incluidos en este estudio⁷. Se han encontrado datos correspondientes al parque de motocicletas para 18 (dieciocho) de los 19 (diecinueve) países incluidos en el estudio; el único país para el que no se

⁷ La escala de los datos en la gráfica provoca que en aquellos países con un pequeño número de vehículos (en comparación con el país con mayor número de ellos, como Brasil y EEUU) no pueda apreciarse la existencia de datos en algunos casos.

dispone de este dato es Puerto Rico. La fiabilidad de los datos, por otra parte, es probablemente muy variable. En el caso de datos correspondientes al parque total de vehículos (motocicletas, automóviles, camiones, autobuses...), se ha dispuesto de este dato para todos los países, excepto para Puerto Rico.

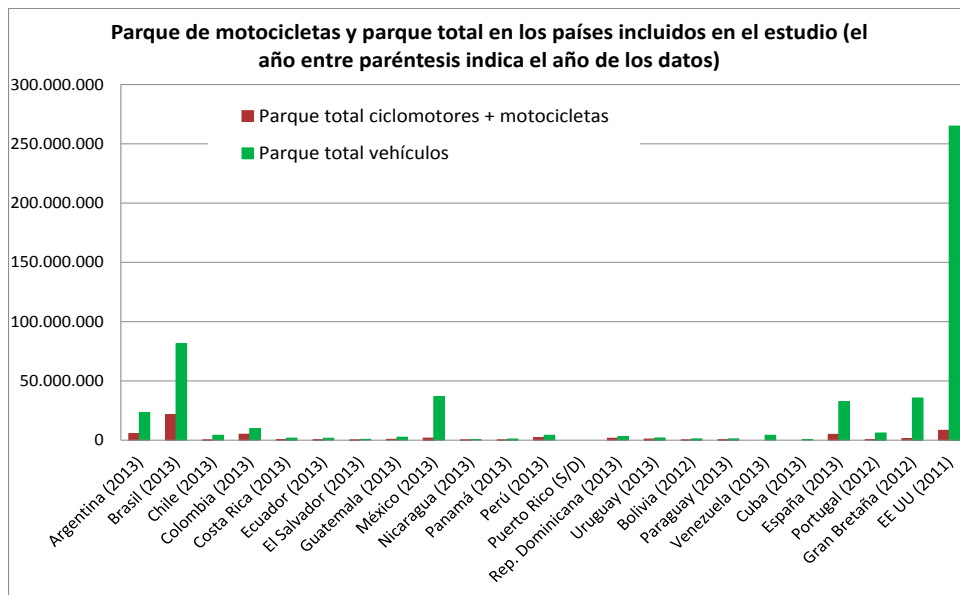


GRAFICO N° 1. Fundación MAPFRE, 2016. Elaboración propia.

País / año	Parque total de Vehículos	Parque total de Ciclomotores y Motocicletas
Argentina (2013)	23.120.241	5.499.148
Brasil (2013)	81.600.729	21.597.261
Chile (2013)	4.263.084	148.455
Colombia (2013)	9.734.565	5.149.354
Costa Rica (2013)	1.759.341	386.169
Ecuador (2013)	1.721.026	361.415
El Salvador (2013)	817.972	119.769
Guatemala (2013)	2.562.295	863.991
México (2013)	36.742.180	1.872.569
Nicaragua (2013)	566.731	208.817
Panamá (2013)	1.004.669	47.506
Perú (2013)	4.264.114	2.041.022
Puerto Rico (S/D)		
Rep. Dominicana (2013)	3.215.773	1.678.634
Uruguay (2013)	1.991.836	1.080.017
Bolivia (2012)	1.206.743	117.412
Paraguay (2013)	1.227.469	347.329
Venezuela (2013)	4.165.458	
Cuba (2013)	628.155	
España (2013)	32.616.105	4.998.320
Portugal (2012)	6.056.856	500.815
Gran Bretaña (2012)	35.582.650	1.252.102
EE UU (2011)	265.043.362	8.437.502

TABLA N° 3. Fundación MAPFRE, 2016. Elaboración propia

La siguiente gráfica muestra, en el caso de los países para los que se disponía de datos tanto del parque de motocicletas como del parque total de vehículos, el porcentaje que representan las motocicletas en el conjunto de parque nacional.

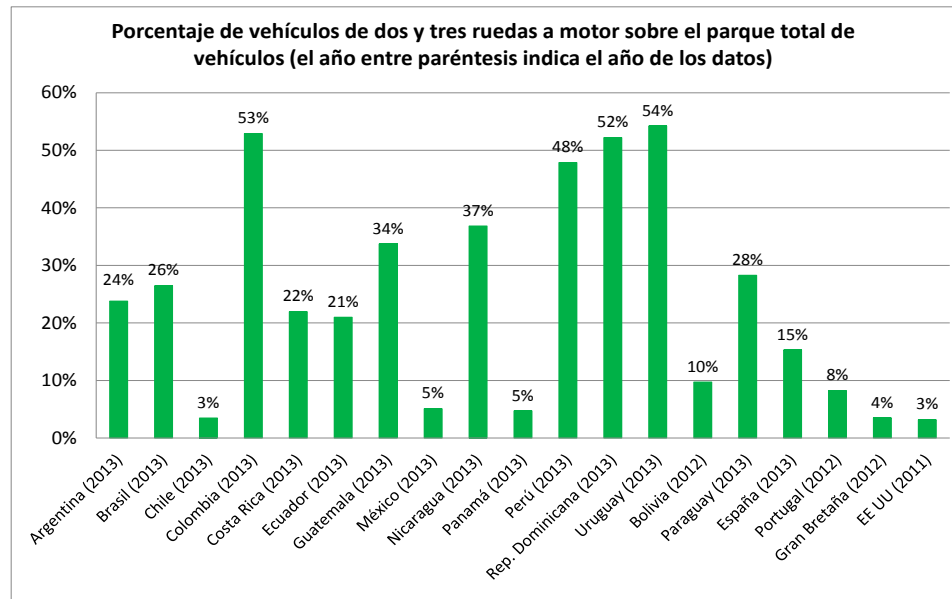


GRAFICO N° 2. Fundación MAPFRE, 2016. Elaboración propia.

La siguiente gráfica permite comparar las tasas de motorización de los diferentes países.

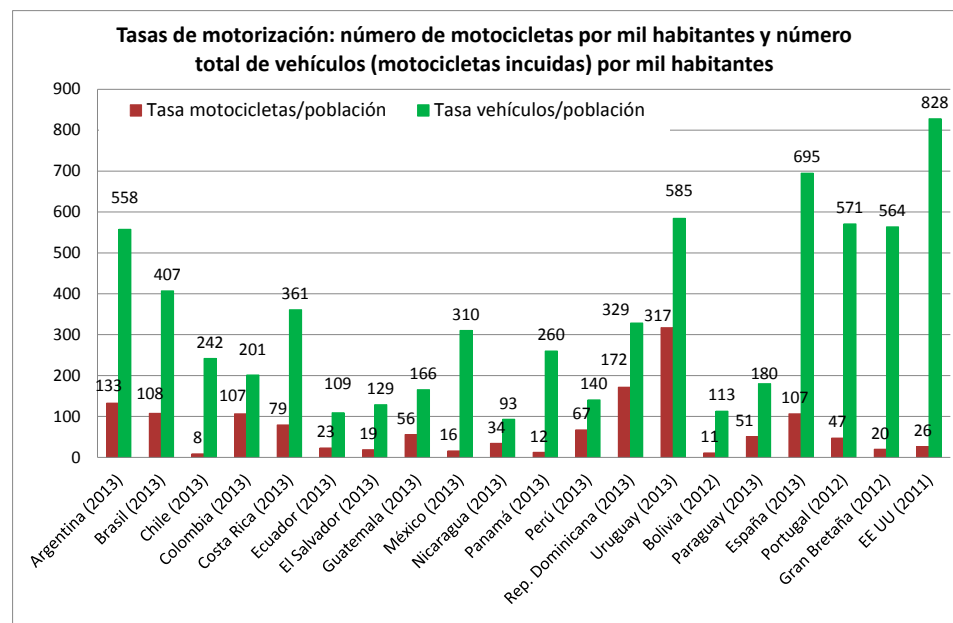


GRAFICO N° 3. Fundación MAPFRE, 2016. Elaboración propia.

Las tasas medias de motorización en los países para los que se dispone de información son las siguientes: 71 (setenta y un) motocicletas por cada 1.000 habitantes y 309 (trescientos nueve) vehículos (incluidas motocicletas) por cada 1.000 habitantes.

Estas tasas medias sirven para estimar el número total de motocicletas y vehículos en la región, considerando una población total de 616.605.000 habitantes⁸; en la región LAC por tanto, se estima que existen un total aproximado de 44 (cuarenta y cuatro) millones de motocicletas y 190.5 (ciento noventa punto cinco) millones de vehículos (incluidas motocicletas).

8 Health Situation in the Americas. Basic Indicators 2013. Pan American Health Organization/World Health Organization (PAHO/WHO).

Movilidad de los motociclistas en la región

El número de kilómetros recorridos por los motociclistas es otro de los parámetros importantes a la hora de analizar su siniestralidad. Así, por ejemplo, a la hora de determinar qué tipo de vehículo de dos ruedas tiene una mayor siniestralidad que otros, es muy conveniente saber cuántos kilómetros recorren de media los conductores de cada tipo de vehículos. Sin embargo, la obtención en la práctica de una medida fiable del número de kilómetros recorridos puede resultar una tarea compleja.

Por otro lado, además de los kilómetros recorridos, otros datos relativos a los patrones de movilidad de los conductores de vehículos de dos ruedas pueden ayudar a diseñar intervenciones preventivas con mayor eficacia. La información sobre este tipo de patrones de movilidad se puede recabar mediante encuestas de movilidad.

Como parte de la actualización a los datos publicados en 2013, se ha investigado sobre la disponibilidad de información sobre el porcentaje de kilómetros recorridos por los vehículos de dos ruedas a motor en cada país y respecto al número estimado de kilómetros totales recorridos por todos los vehículos. Tal y como se ha indicado, se trata este de uno de los parámetros más difíciles de estimar en la práctica.

***PRÁCTICA DESTACADA:** La posibilidad de acceso a los datos en forma centralizada y unificada si bien es una práctica muy común en los países que para este estudio forman parte del “grupo de control” (España, Portugal, Gran Bretaña y Estados Unidos de Norteamérica), en la región LAC esta práctica es excepcional. Adoptar iniciativas como la de Chile, quien en su página <http://www.conaset.cl/programa/motociclistas/> centraliza toda la información requerida, es un camino para implementar recomendaciones que desde hace ya tiempo plantean organismos internacionales de referencia (OPS en 2009: “Favorecer el establecimiento de políticas que permitan el registro de información necesaria para documentar lo que está ocurriendo con los actores vulnerables en la Región, como son los peatones, ciclistas y motociclistas, que a su vez asegure la generación de indicadores para medir si las estrategias de seguridad vial que se apliquen están mejorando las condiciones de salud y equidad para todos ellos”).*

***RECOMENDACIÓN:** Disponer en todos los países de datos accesibles relativos al parque de vehículos desglosado por: tipo de vehículo, cilindrada, antigüedad, matriculación anual, cantidad de vehículos asegurados.*

2.2.2. Magnitud general del problema de siniestralidad en LAC

Esta sección describe la magnitud del problema que supone en la región de Latinoamérica la mortalidad en el grupo de usuarios de vehículos de dos ruedas a motor. Sus contenidos son:

Una primera reflexión: disponibilidad de información en la región

En su informe sobre la situación de la seguridad vial en las Américas de 2015, la Organización Panamericana de la Salud incluía entre sus conclusiones que: “Los resultados de este informe revelan que es imperiosa la necesidad de perfeccionar la integralidad y la calidad de los datos. En algunos casos, los datos no están completos ni son lo bastante específicos para poder comprender quiénes mueren en las vías. En la mitad de las subregiones, la categoría “otro o no especificado” de usuarios de las vías de tránsito es tan amplia que puede distorsionar la verdadera

imagen del riesgo que corren los usuarios de las vías de tránsito. Cerca de la mitad de los países participantes no pudo proporcionar datos sobre las muertes acaecidas en colisiones viales atribuibles al consumo de alcohol o a la falta de uso del casco para motociclistas o del cinturón de seguridad. Estas lagunas en la información deben colmarse si se quiere comprender a cabalidad la seguridad vial en la Región y para que los países puedan orientar bien sus intervenciones”.

Esta afirmación, ha sido constatada durante la elaboración de este trabajo; la labor de recopilar información en la región sobre el número de usuarios de vehículos de dos o tres ruedas a motor que fallecen en siniestros de tráfico continúa siendo relativamente compleja y sus resultados, heterogéneos.

De los 19 (diecinueve) países de la región incluidos en el estudio (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Puerto Rico, República Dominicana, Uruguay y Venezuela), en tan sólo 2 (dos) casos no fue posible acceder al número de motociclistas fallecidos. Por el contrario, en 17 (diecisiete) países, no se dispone de información sobre la distribución de fallecidos entre carretera y ciudad. Finalmente, en relación a la información sobre fallecidos por grupos de edad, la misma es accesible en tan solo 4 (cuatro) países del total de los países de la región incluidos en este estudio.

PRÁCTICA DESTACADA: *La centralización de datos sobre fallecidos y lesionados como realiza Brasil a través del Ministerio de Salud y su base unificada de consulta DATASUS, proporciona no solo información accesible y simple de manejar, sino también lo suficientemente abierta y desagregada como para poder establecer patrones, conclusiones y aportar posibles soluciones en base a información numérica concreta.*

RECOMENDACIÓN: *Implementar las recomendaciones de OPS como una de las principales prioridades para poder conocer y, posteriormente, mejorar la seguridad vial de este tipo de usuarios de las vías de circulación (OPS en 2009: “Sería conveniente, por ejemplo, profundizar el conocimiento sobre lesiones y muertes asociadas al uso de motocicleta, que se encuentran en aumento en países de la América Latina, así como estudiar los determinantes sociales que puedan estar influyendo en estos fenómenos”).*

Magnitud actual del problema en Latinoamérica

En la siguiente gráfica, se presenta el número de motociclistas fallecidos para los 19 (diecinueve) países incluidos en el estudio (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Puerto Rico, República Dominicana, Uruguay y Venezuela, además de España, Portugal, Gran Bretaña y Estados Unidos de Norteamérica):

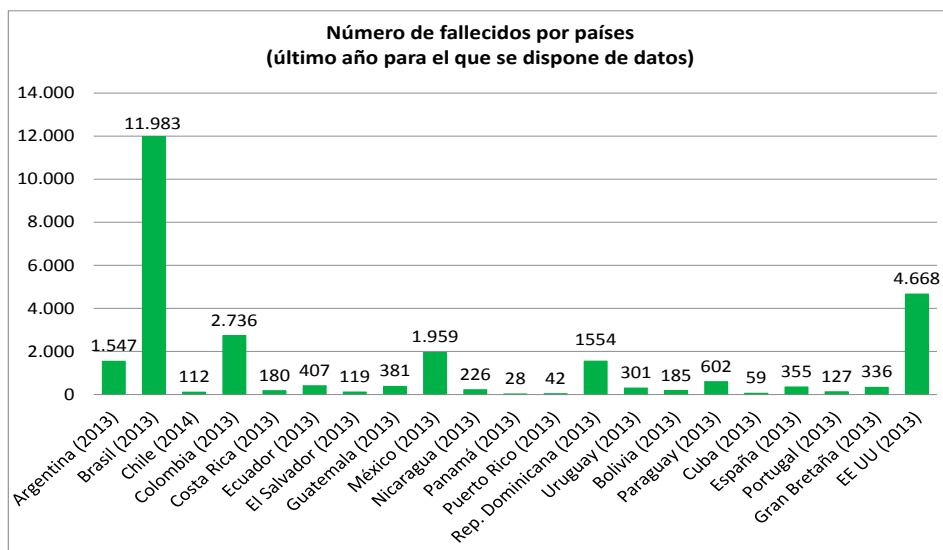


GRAFICO N° 4. Fundación MAPFRE, 2016. Elaboración propia.

En los 19 (diecinueve) países de la región latinoamericana, fallecieron un total de 22.420 (veintidós mil cuatrocientos veinte) usuarios de vehículos de dos y tres ruedas a motor; esto significa 61 (sesenta y un) motociclistas fallecidos por día.

A continuación, la siguiente gráfica muestra las tasas poblacionales de mortalidad en los países anteriores, pudiéndose observar la gran disparidad de valores existentes:

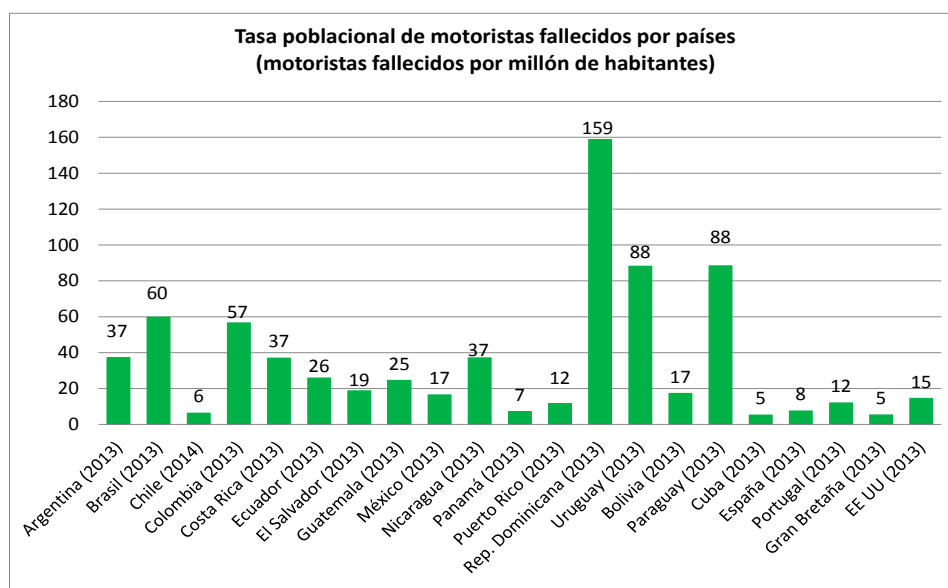


GRAFICO N° 5. Fundación MAPFRE, 2016. Elaboración propia.

La tasa poblacional media para Latinoamérica (media de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Puerto Rico, República Dominicana, Uruguay y Venezuela) es de 38 (treinta y ocho) motociclistas fallecidos por cada millón de habitantes (el triple de la media para España, Portugal, Gran Bretaña y Estados Unidos de Norteamérica)⁹. Aplicando dicha tasa media a la población estimada para toda Latinoamérica y el Caribe (LAC) en el año 2013, un total de 616.605.000 personas¹⁰, se llega a la conclusión de que en LAC fallecen al año

⁹ La población de dichos diecinueve países se estima en alrededor de 584.759.629 personas.

¹⁰ Health Situation in the Americas. Basic Indicators 2013. Pan American Health Organization/World Health Organization (PAHO/WHO).

aproximadamente 24.600 (veinticuatro mil seiscientos) personas ocupantes de vehículos de dos y tres ruedas a motor.

Si la región tuviera la misma tasa media que los países que forman parte del grupo de control (España, Portugal, Gran Bretaña y Estados Unidos de Norteamérica¹¹), durante el año 2013 se hubieran salvado 17.200 (diecisiete mil) vidas.

La siguiente gráfica permite comparar la tasa general de fallecidos en el tráfico y la tasa de motoristas fallecidos:

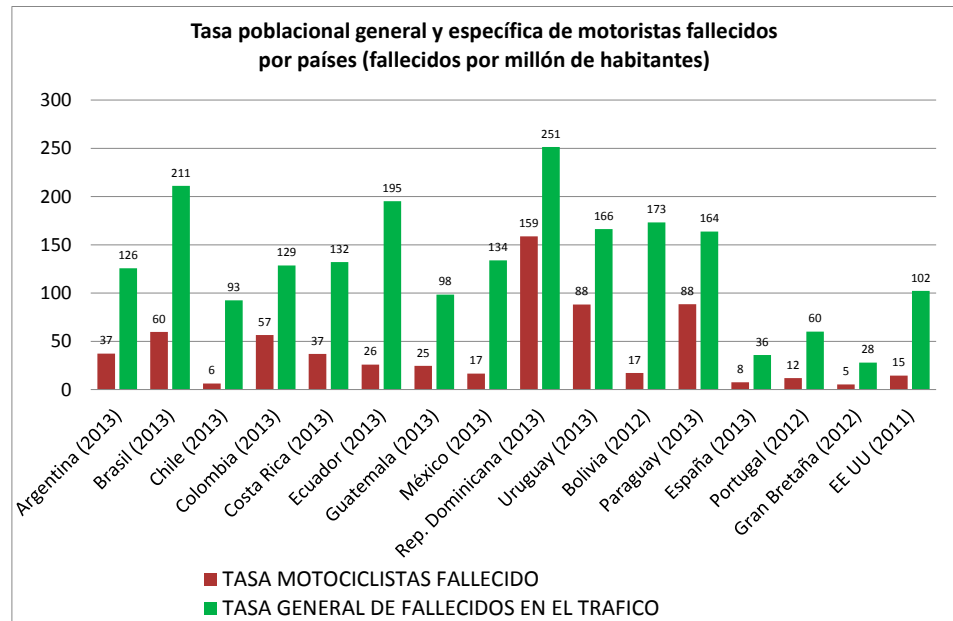


GRAFICO N° 6. Fundación MAPFRE, 2016. Elaboración propia.

La siguiente gráfica muestra, a su vez, las tasas generales y específicas de motociclistas pero, en esta ocasión, en términos relativos (comparación entre la tasa de cada país y la tasa media general o específica de motociclistas en la región):

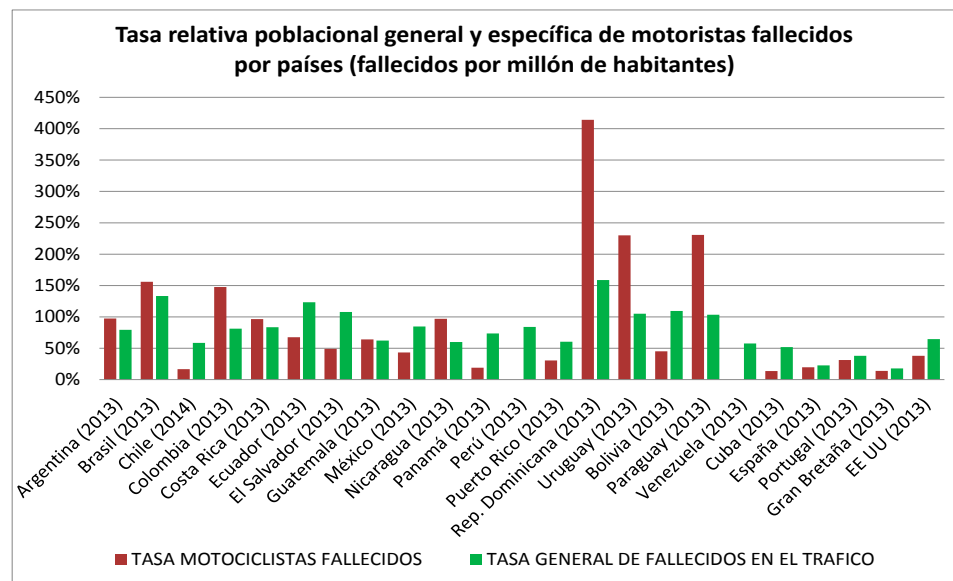


GRAFICO N° 7. Fundación MAPFRE, 2016. Elaboración propia.

11 La tasa media estimada para los países de referencia es de 12 (doce) fallecidos por cada 1.000.000 (millón) de habitantes

En la gráfica, anterior, si la seguridad relativa de los motociclistas fuera similar a la del conjunto de usuarios del tráfico en un país determinado, las dos barras tendrían la misma altura. Si una barra es más alta que otra, ello indica que la seguridad relativa de un grupo de usuarios es mejor (o peor) que la del otro grupo.

Evolución reciente de la magnitud del problema en la región

Según los datos disponibles, en apenas los últimos cinco años el número de motociclistas fallecidos (usuarios de vehículos de dos y tres ruedas a motor fallecidos) en Latinoamérica puede haber aumentado en un 58%. Eso es lo que ha ocurrido en los siguientes 11 (once) países para los que se dispone de datos correspondientes al año 2008, según se muestra en la siguiente gráfica: Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, México, Nicaragua, Puerto Rico, República Dominicana, Bolivia y Cuba (en la gráfica siguiente también se muestran, a modo de comparación, los resultados correspondientes a España, Portugal, Gran Bretaña y Estados Unidos de Norteamérica).

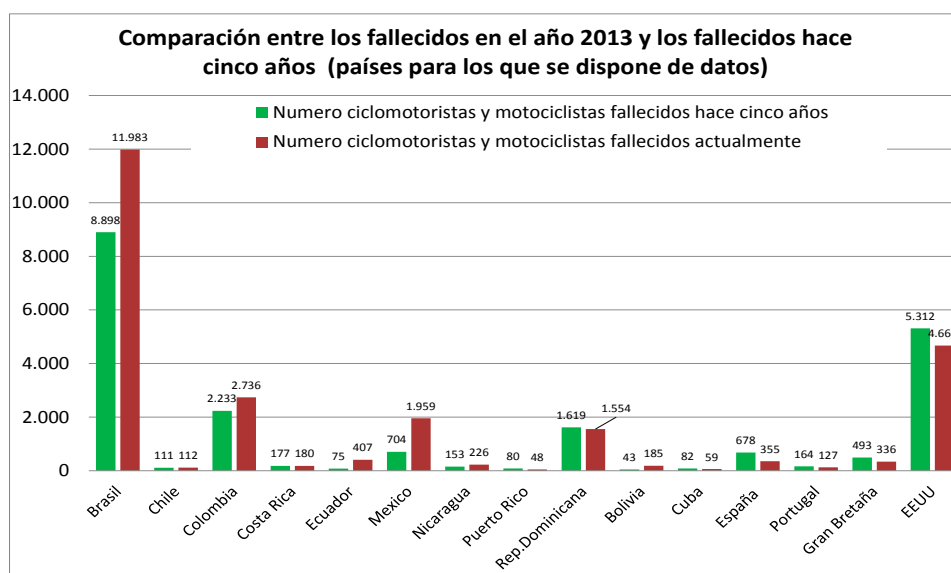


GRAFICO N° 8. Fundación MAPFRE, 2016. Elaboración propia.

En comparación, el número total de fallecidos en accidentes de tráfico en los 19 (diecinueve) países de estudio aumentó en el mismo periodo un 2.33%, un porcentaje mucho menor que el citado 58% en el caso de las motocicletas. El único país en el que se observa una (considerable) reducción en el número absoluto de fallecidos es Puerto Rico sin tomar en cuenta las reducciones de los países que forman parte del grupo de control.

PRÁCTICA DESTACADA: Si bien Chile es uno de los países que no ha experimentado un alza destacable a nivel de motociclistas fallecidos en la comparativa 2008 – 2013, si ha constatado un alza en su parque vehicular de motocicletas en el mismo período de un 31%, lo cual le ha generado una luz de alerta y la decisión de tomar control sobre el tema, generando diversas acciones en favor de la seguridad vial de los motociclistas, con el resultante final de la generación de un “Plan Nacional de Seguridad Vial de Motocicletas”.

RECOMENDACIÓN: Los países deben mejorar la calidad de los datos disponibles en relación a la situación de las motocicletas y prestar atención a todos los indicadores vinculados a la temática, como forma de adecuar las estrategias locales y nacionales de seguridad vial al concepto de “prevención” y no de “reacción”, ante el innegable aumento de estos vehículos como forma de transporte.

Porcentaje que representan los motociclistas fallecidos en la siniestralidad

La siguiente gráfica muestra, para aquellos países para los que se ha dispuesto de esta información, el porcentaje que representan los usuarios de vehículos de dos y tres ruedas fallecidos en accidentes de tránsito con respecto al número total de usuarios de las vías de circulación fallecidos. La gráfica muestra los porcentajes en la actualidad (último año para el que se dispone de información) y cinco años atrás.

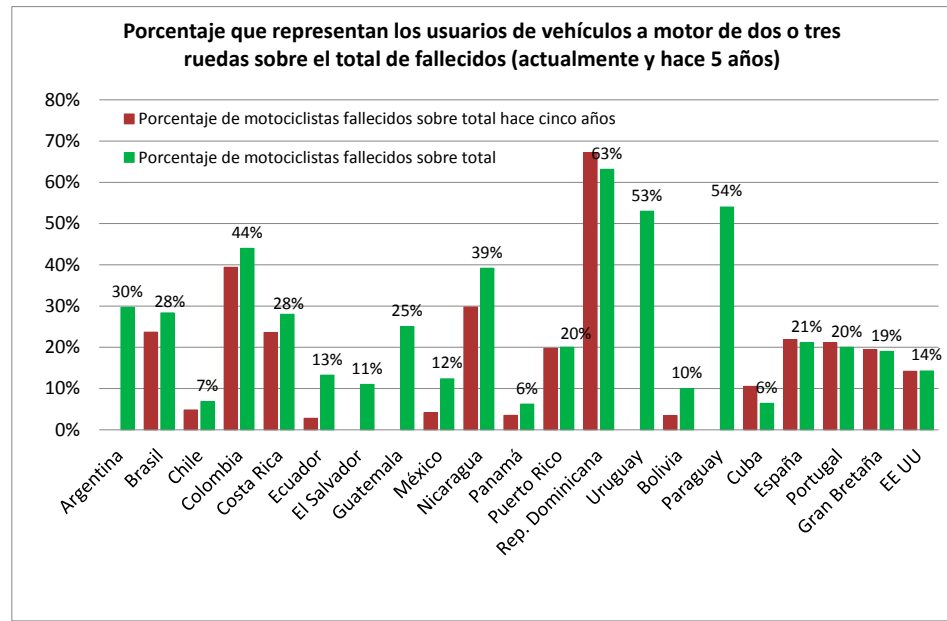


GRAFICO N° 9. Fundación MAPFRE, 2016. Elaboración propia.

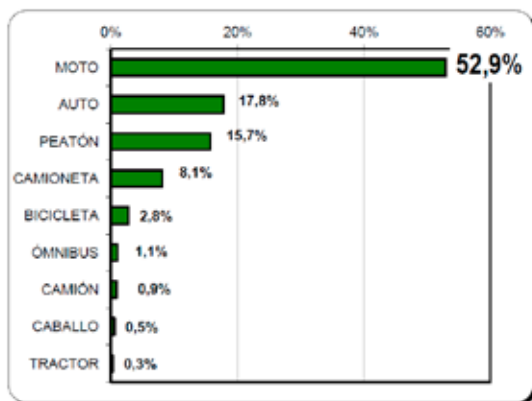
De la gráfica anterior, y de los datos subyacentes, se pueden extraer tres conclusiones principales:

1. En la actualidad, los usuarios de vehículos de dos o tres ruedas muertos en accidentes de tráfico suponen aproximadamente el 24.2% del total de fallecidos en el tráfico.
2. Hace cinco años, dicho porcentaje era de aproximadamente el 15.68%.
3. El porcentaje que suponen los motociclistas en el número total de fallecidos en el tráfico en los países LAC para los que se dispone de datos ha aumentado notablemente en los últimos cinco años.

Destaca sobre manera que, por ejemplo en Uruguay, más de la mitad de los fallecidos¹² en siniestros de tránsito (en concreto, el 52.9%) son motocicletas, como se muestra en la siguiente gráfica [UNASEV, 2013]:

12

Total de fallecidos: 563. Informe de Siniestralidad Vial Anual 2013. UNASEV



INFOGRAFIA N° 1. Informe de Siniestralidad Vial Anual 2013. UNASEV

¿En ciudad o en carretera?

La siguiente gráfica muestra, para aquellos países para los que esta información estaba disponible (Chile y Uruguay, además de España), la distribución de usuarios de dos y tres ruedas a motor, fallecidos en zona urbana y en carretera:

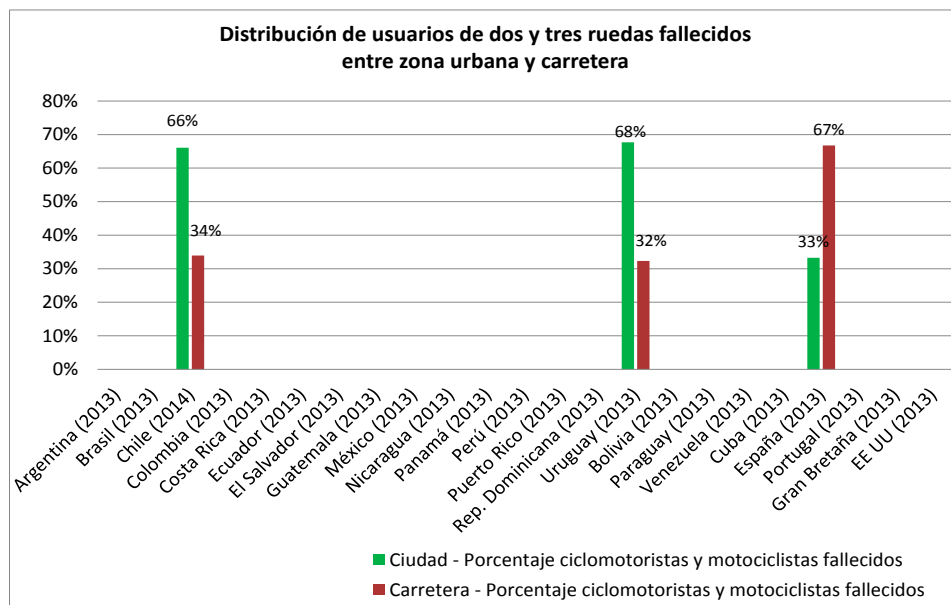


GRAFICO N° 10. Fundación MAPFRE, 2016. Elaboración propia.

Cabe destacar que no solo la información sobre este apartado es relativamente escasa y, por otro lado, notablemente variable, sino que en comparación con el estudio publicado en el año 2013, se ha perdido la posibilidad de recolectar la información en 5 (cinco) países que en aquel momento la presentaban: Argentina, Ecuador y Nicaragua, además de Portugal y Gran Bretaña.

Mortalidad en función del tipo de motocicleta

Este dato no ha podido ser relevado en ninguno de los 19 (diecinueve) países para los cuales se ha realizado la presente actualización.

Edad de los motociclistas fallecidos en accidentes de tráfico

Es necesario indicar que la edad de los motociclistas víctimas de accidentes es un parámetro básico para poder establecer medidas eficaces de seguridad vial: no es lo mismo diseñar medidas para los conductores que acaban que obtener su autorización de conducción de motocicletas que diseñar medidas para motociclistas adultos que utilizan su vehículo principalmente por motivos laborales, por ejemplo.

En la investigación realizada para esta actualización 2016, Brasil, Chile, Ecuador, México, Puerto Rico, Uruguay y Paraguay, aportan información sobre la distribución en función de la edad de los motociclistas fallecidos. Lamentablemente, los grupos de edad son diferentes en cada país, lo que dificulta la comparación internacional.

A continuación se muestra la distribución etaria en Brasil en el año 2013:

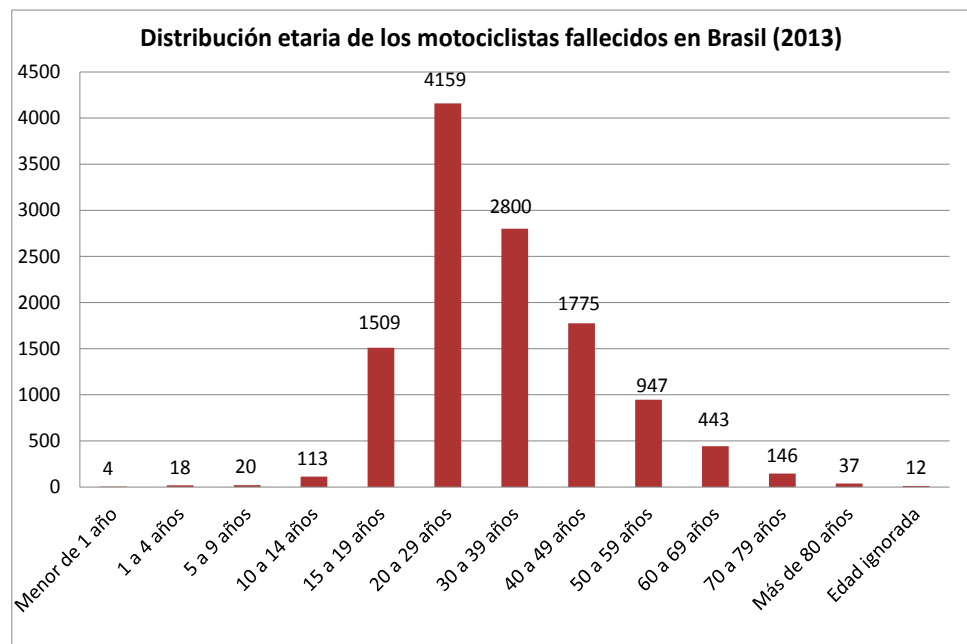


GRAFICO N° 11. Fundación MAPFRE, 2016. Elaboración propia.

La siguiente gráfica muestra la evolución, a lo largo del período 2001-2013, del número de niños de entre 0 y 14 años de edad fallecidos en Brasil, identificados como usuarios de motocicleta. Puede observarse la clara tendencia ascendente en el número de víctimas mortales también en este grupo de edad: en 13 (trece) años, el número de niños motociclistas fallecidos se ha multiplicado por cuatro. Este notable incremento ha suscitado en los últimos años en Brasil un debate sobre cuál debe ser la edad a partir de la cual los niños pueden viajar con seguridad como ocupantes de motocicletas: mientras que la ley vigente fija dicha edad mínima en siete años, existe diversas propuestas para incrementar dicha edad hasta los once, doce o, incluso, dieciséis años.

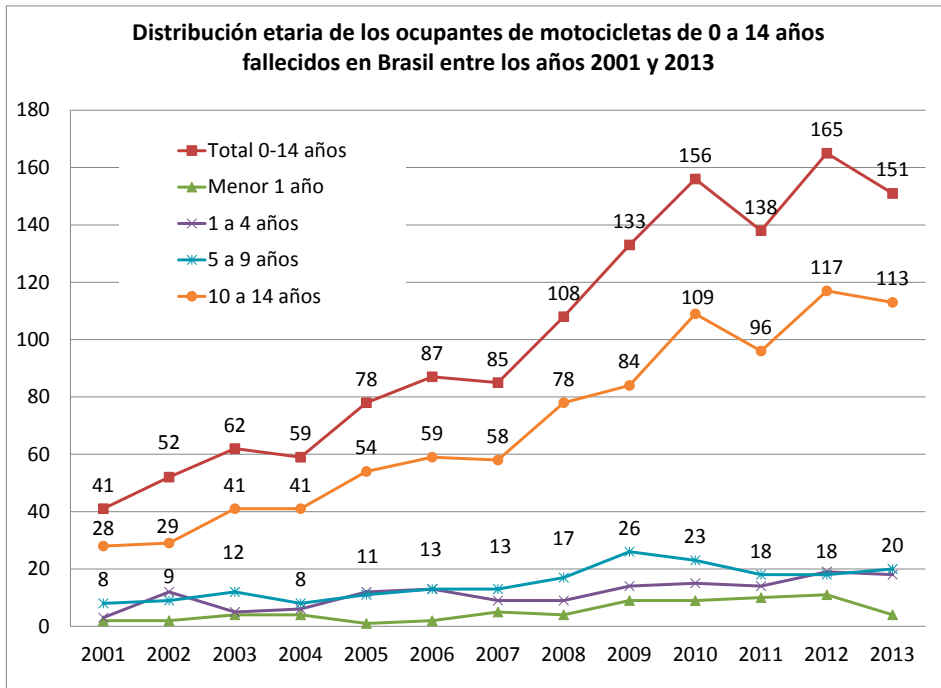


GRAFICO N° 12. Fundación MAPFRE, 2016. Elaboración propia.

A continuación, se muestra la distribución etaria correspondiente a Chile en el año 2013:

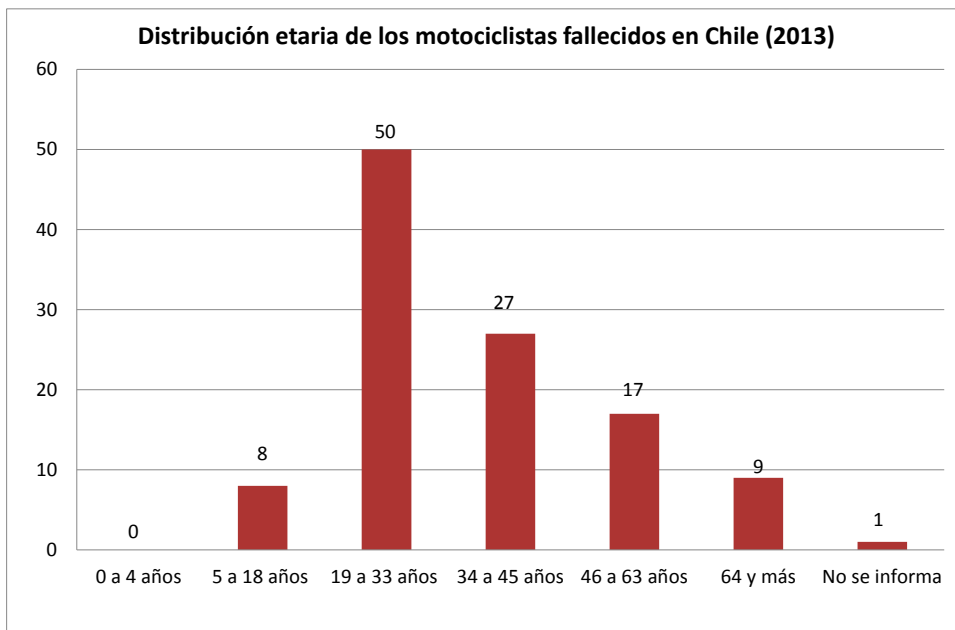


GRAFICO N° 13. Fundación MAPFRE, 2016. Elaboración propia.

A continuación, se muestra la distribución etaria correspondiente a Ecuador en el año 2013:

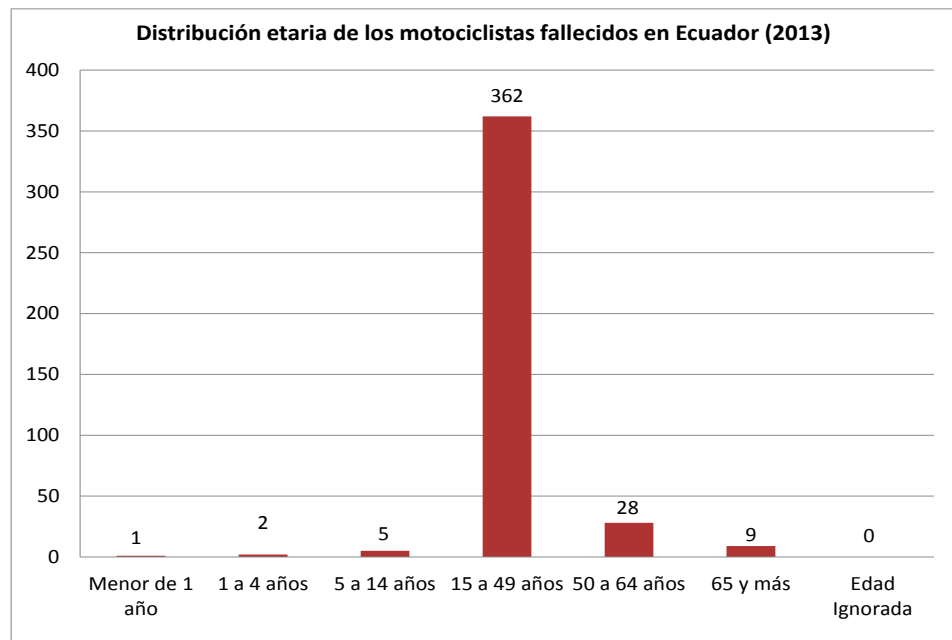


GRAFICO N° 14. Fundación MAPFRE, 2016. Elaboración propia.

La distribución etaria en México en el año 2013 es la siguiente:

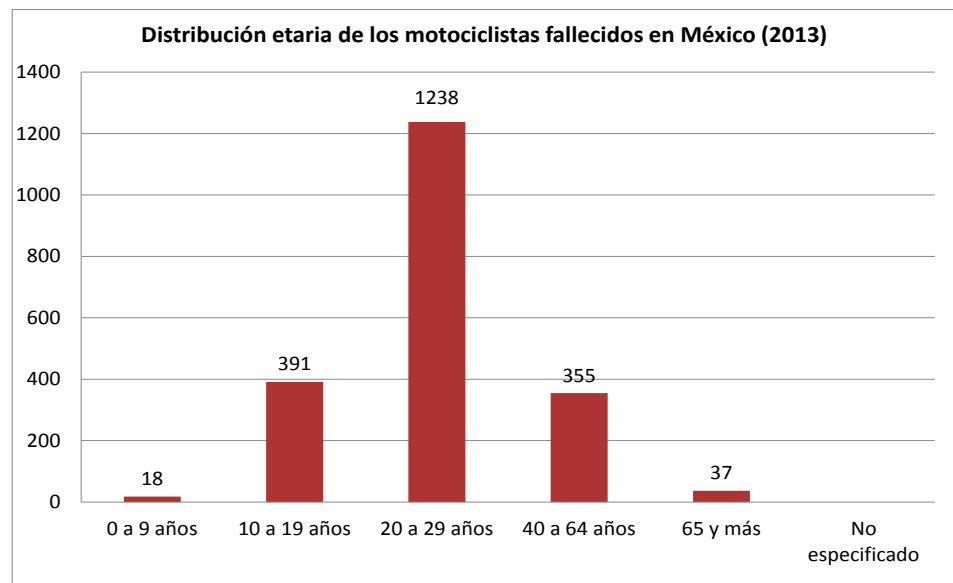


GRAFICO N° 15. Fundación MAPFRE, 2016. Elaboración propia.

La distribución etaria en Puerto Rico en el año 2013 es la siguiente:

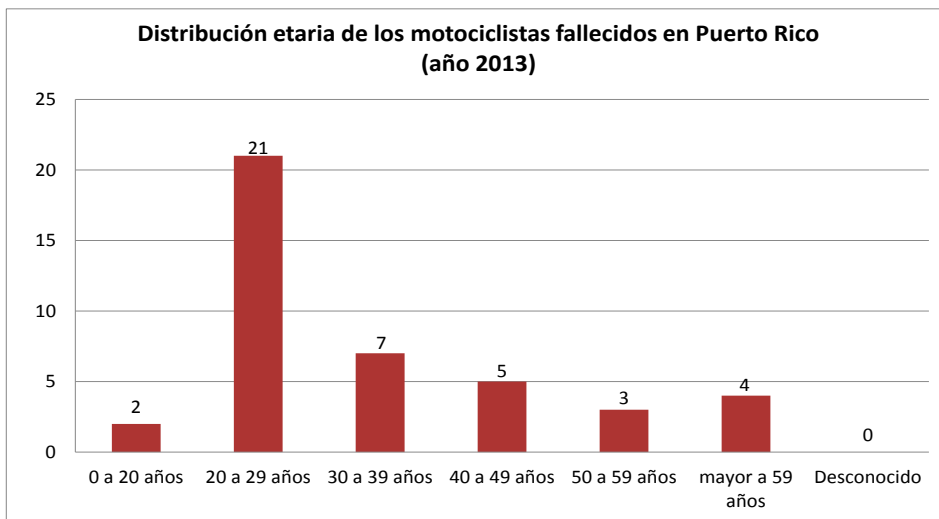


GRAFICO N° 16. Fundación MAPFRE, 2016. Elaboración propia.

En Uruguay, la distribución etaria para el año 2013 es la siguiente:

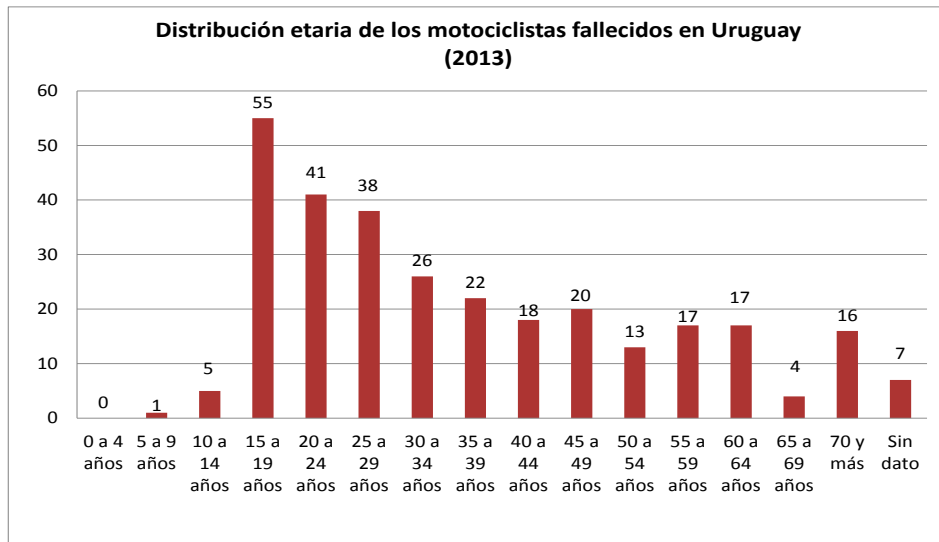


GRAFICO N° 17. Fundación MAPFRE, 2016. Elaboración propia.

En el caso de España y Portugal, la distribución etaria de los fallecidos también está disponible para el año 2013 y con grupos etarios homogéneos, lo que permite la comparación internacional:

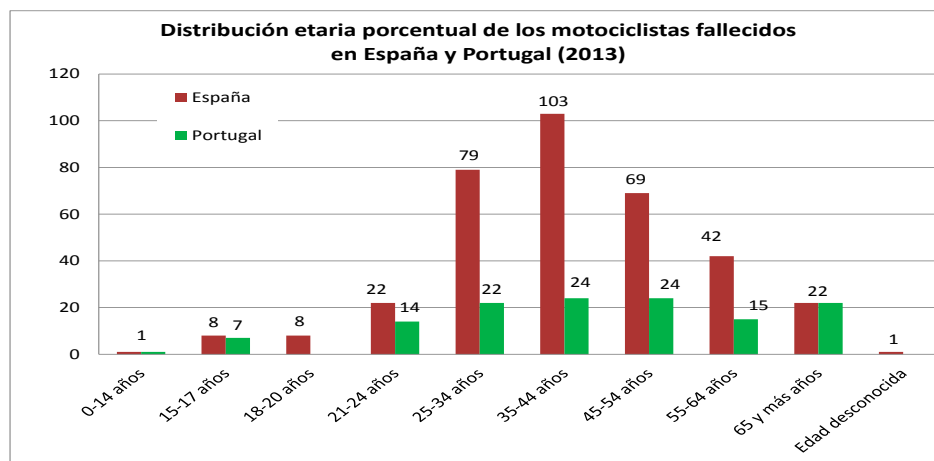


GRAFICO N° 18. Fundación MAPFRE, 2016. Elaboración propia.

PRACTICA DESTACADA: Con la puesta en marcha del Sistema Nacional de Datos del Tránsito (SINATRAN), Uruguay ha logrado disponer de una colección de información que le permite describir las circunstancias de cada siniestro ocurrido en cualquier parte del país así como las consecuencias para las personas involucradas, identificando los factores concurrentes; gracias a su implementación se pueden interpretar los cambios que se producen en la siniestralidad contrastándolos con las actuaciones que se realizan, evaluándose así cada medida y la estrategia general de los planes.

RECOMENDACIÓN: Se debe implementar en todos los países sistemas de gestión de datos relativos a la siniestralidad vial, que permitan identificar la cantidad de fallecidos por grupo de edad, así como el lugar en el que ocurrió el hecho: ciudad o carretera; en tal sentido, se deben estandarizar los grupos de edad en las estadísticas de siniestralidad de los diferentes países, con el objetivo de hacerlos comparables.

2.2.3. El uso del casco de motociclistas en la región

El casco de protección es la medida de seguridad más importante para los usuarios de vehículos de dos ruedas a motor. La promoción de su uso debería constituir una prioridad a todos los niveles y en todos los rincones de la región. Esta sección repasa los siguientes aspectos relativos al uso del casco de motocicletas en la región:

Efectividad del casco de motociclistas y bases para promover su uso

Los cascos reducen el riesgo de mortalidad y de lesiones causadas por colisiones de motocicletas y bicicletas. Los motociclistas que no usan casco están expuestos a un riesgo mucho más elevado de sufrir lesiones en la cabeza y de morir a causa de ellas. Además, las lesiones de los motociclistas que no usan casco imponen altos costos hospitalarios, y las discapacidades que resultan de las lesiones en la cabeza entrañan costos para el lesionado y su familia (o la persona que cuida de él) y para el conjunto de la sociedad.



INFOGRAFIA N° 2. La Motocicleta. Dirección General de Tráfico (DGT), 2014.

Legislación sobre el uso del casco de motociclistas en Latinoamérica

Según la Organización Panamericana de la Salud en su informe de 2015 sobre la Seguridad Vial en la Américas, cerca de 90% de los países participantes en la encuesta (28) ya han aprobado leyes nacionales acerca del uso del casco para motociclistas que se aplican tanto a los conductores de motocicletas como a sus pasajeros en todas las vías, sea cual fuere el tipo de motor.

A continuación, la siguiente tabla recopila los distintos textos legales (literales o resumidos) sobre la obligatoriedad del uso de cascos de motocicletas en los países incluidos en el presente estudio:

País	Texto legal (transcripción literal o resumida) en relación al uso del casco para motociclistas
Argentina	<p>LEY 24.449/1994</p> <p>ART 40, INCISO "J"</p> <p>Que tratándose de una motocicleta, sus ocupantes lleven puestos cascos normalizados, y si la misma no tiene parabrisas, su conductor use anteojos;</p> <p>LEY 24.449/1994</p> <p>ART 29, INCISO "I"</p> <p>Las motocicletas deben estar equipadas con casco antes de ser liberadas a la circulación</p> <p>LEY 24.449/1994</p> <p>ART 77, INCISO "S" (Inciso incorporado por art. 33 de la Ley N° 26.363)</p> <p>Constituyen faltas graves...: La conducción de motocicletas sin que alguno de sus ocupantes utilice correctamente colocado y sujetado el casco reglamentario;</p>

Brasil	<p>LEY FEDERAL 9.503/1997 (CODIGO DE TRAFICO BRASILEÑO, CTB)</p> <p>ART 54</p> <p>Los conductores de motocicletas, motonetas y ciclomotores solo podrán circular en las vías:</p> <p>I – utilizando casco de seguridad con visera o lentes protectores;</p> <p>II – vistiendo ropas de protección, de acuerdo con las especificaciones de CONTRAN.</p> <p>ART 55</p> <p>Los pasajeros de motocicletas, motonetas y ciclomotores solo podrán ser transportados:</p> <p>I – utilizando casco de seguridad con visera o lentes protectores;</p> <p>II – vistiendo ropas de protección, de acuerdo con las especificaciones de CONTRAN.</p> <p>ART 244</p> <p>Infracción gravísima; Penalidad: multa y suspensión del derecho a conducir; Medida Administrativa: Retención del documento de habilitación. Si se conduce una motocicleta, motoneta o ciclomotor:</p> <p>I – sin utilizar casco de seguridad con visera o lentes protectores y vistiendo ropas de protección, de acuerdo con las especificaciones de CONTRAN;</p> <p>II – transportando un pasajero sin casco de seguridad, de la forma establecida en el inciso anterior,</p> <p>RESOLUCION 203 - CONTRAN</p> <p>ART 1 – Es obligatorio, para circular en las vías públicas, el uso del casco de seguridad por el conductor y pasajero de motocicleta, motoneta, ciclomotor, triciclo motorizado y cuatriciclo motorizado.</p> <p>1°. El casco de seguridad tiene que estar debidamente ajustado a la cabeza por el conjunto formado por la cinta y su enganche, por debajo del maxilar inferior.</p> <p>ART 3 – El conductor y el pasajero de motocicleta, motoneta, ciclomotor, triciclo motorizado y cuatriciclo motorizado, para circular en la vía pública, deberán utilizar casco protector con visera y en su ausencia, lentes de protección</p>
Chile	<p>LEY 18.290 /1984</p> <p>ART 84 – Todo conductor de motocicletas, motonetas, bicimotos y su acompañante deberán usar casco protector reglamentario.</p> <p>LEY 18.290/2012</p> <p>ART 80 – Todo conductor de motocicletas, motonetas, bicimotos y su acompañante deberán usar casco protector reglamentario.</p>

<p>Colombia</p>	<p>LEY 769/2002 (original), modificado por LEY 1.239/2008</p> <p>ART 96 - Normas específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos.</p> <p>Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas: ...</p> <p>2. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor.</p> <p>...</p> <p>5. El conductor y el acompañante deberán portar siempre en el casco, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, el número de la placa del vehículo en que se transite, con excepción de los pertenecientes a la fuerza pública, que se identificarán con el número interno asignado por la respectiva institución.</p> <p>RESOLUCIÓN 1.737/2004 - Por la cual se reglamenta la utilización de cascos de seguridad para la conducción de motocicletas, motociclos y mototriciclos y se dictan otras disposiciones.</p> <p>ART 5 - Los conductores y acompañantes, si los hubiere, cuando transiten en vehículos motocicletas, mototriciclos y motociclos, deberán usar obligatoriamente el casco de seguridad a que alude la presente resolución, debidamente asegurado a la cabeza, mediante el uso correcto del Sistema de Retención del mismo.</p>
<p>Costa Rica</p>	<p>LEY 9.078/2012</p> <p>CAPÍTULO IV. CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS TIPO BICIMOTOS, MOTOCICLETAS, UTV</p> <p>ART 117 – Obligaciones de los conductores y sus pasajeros</p> <p>Los conductores y pasajeros de los vehículos indicados en este capítulo deben acatar las siguientes disposiciones:</p> <p>a) Llevar un casco de seguridad de acuerdo con los requisitos estipulados en el reglamento de esta ley.</p> <p>ART 145 – Multa categoría C</p> <p>Se impondrá una multa de noventa y cuatro mil colones (₡94.000), sin perjuicio de las sanciones conexas, a quien incurra en alguna de las siguientes conductas:</p> <p>s) Al conductor que no utilice el casco de seguridad debidamente ajustado en vehículos tipo motocicleta y bicimoto.</p> <p>t) Al conductor que permita al acompañante viajar sin utilizar el casco de seguridad debidamente ajustado en vehículos tipo motocicleta y bicimoto.</p>
<p>Ecuador</p>	<p>Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial SIN NUMERO/2012</p> <p>ART 300 – Los conductores, pasajeros y pasajeras de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuatrimotos están obligados a cumplir las siguientes normas de seguridad:</p> <p>1. Llevar correctamente sujeto a su cabeza y en todo momento el casco de seguridad homologado;</p>

El Salvador	<p>Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial DECRETO N° 61/1996</p> <p>ART 128 – Los conductores de motocicletas de todo tipo y clase deberán:</p> <p>1. Usar un casco de seguridad debidamente colocado y sujetado, al igual que cualquier pasajero que transporten.</p> <p>4. En las motocicletas de dos ruedas sólo podrán conducirse una persona en la parte posterior, cuando ésta tenga parrilla o venga provista de fábrica de un asiento trasero; y no podrán viajar más de dos personas</p>
Guatemala	<p>DECRETO 132 - 96</p> <p>ART 48 ter. – Equipo que deben usar los conductores de motocicletas y motobicicletas y sus acompañantes Los conductores de motocicletas y motobicicletas y sus acompañantes, deben cumplir con lo siguiente:</p> <p>b) Casco protector: Al casco protector se le deberá adherir el número de identificación de la placa de circulación de la motocicleta o motobicicleta, con el cual se encuentra registrado dicho vehículo, mismo que deberá ser de material retroreflectivo color blanco con fondo negro.</p> <p>ART 94 – Cascos. El conductor o el pasajero de moto y motobicicletas están obligado a usar el casco protector, siempre que circule en la vía pública.</p>
México	<p>REGLAMENTO de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal (2012)</p> <p>ART 168 – Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, trimotos o cuatrimotos tendrán los derechos y obligaciones establecidos en este Reglamento, que sean congruentes con la naturaleza de los vehículos que conduzcan y observarán, además, las siguientes disposiciones:</p> <p>Tratándose de motocicletas, trimotos y cuatrimotos:</p> <p>d) Usar casco protector y, en su caso, anteojos, tanto el conductor como sus acompañantes;</p> <p>REGLAMENTO DE TRÁNSITO METROPOLITANO (20 DE JUNIO DE 2007)</p> <p>ART 29 – Los ciclistas y motociclistas deben:</p> <p>IV. En el caso de los motociclistas y sus acompañantes, usar casco de motociclista debidamente colocado y abrochado, que cumpla con las Normas Oficiales Mexicanas.</p>
Nicaragua	<p>LEY 856/2014 (reforma y adiciona artículos a la LEY 431/2003)</p> <p>ART 37 – Dispositivos especiales de seguridad y advertencia.</p> <p>En el caso del conductor y el pasajero de motocicletas deberán usar el casco de protección adecuado y los demás elementos de protección.</p> <p>Los conductores están obligados a usar los dispositivos de seguridad antes referidos y demás elementos de protección que establezca el reglamento</p>

Panamá	<p>DECRETO EJECUTIVO 949/2010</p> <p>ART 3 – ESTABLECER que los conductores de motocicletas, motociclos y triciclos que transiten por las vías públicas o de uso público deberán portar para su protección... y casco de seguridad con excepción de los pertenecientes a los estamentos de la Fuerza Pública, Sistema de Protección Institucional y a la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre que se identificarán por sus propias reglas de seguridad. Parágrafo: Los pasajeros de estos vehículos también deberán portar una prenda reflectiva y su casco de seguridad.</p> <p>DECRETO EJECUTIVO 640/2006</p> <p>ART 131 – Obligaciones de los conductores:</p> <p>b. En bicicletas y motocicletas, usar el casco protector de acuerdo a su modalidad y exigir a sus pasajeros su uso como medida de seguridad.</p>
Perú	<p>DECRETO SUPREMO 016/2009-MTC</p> <p>ART 105 – Obligaciones del conductor y acompañante de motocicletas y bicicletas</p> <p>105.1 El conductor y el acompañante de una motocicleta o cualquier otro tipo de ciclomotor o de una bicicleta, deben usar casco protector autorizado. El conductor además debe usar anteojos protectores cuando el casco no tenga protector cortaviento o el vehículo carezca de parabrisas.</p>
Puerto Rico	<p>LEY 107/2007</p> <p>ART 10.16 – Uso de cualquier vehículo, carruaje o motocicletas.</p> <p>Toda persona que conduzca un vehículo, carruaje o motocicleta, en las vías públicas lo hará con sujeción a las siguientes normas:</p> <p>(b) Toda persona que conduzca o sea pasajero en una motocicleta en las vías públicas deberá usar, mientras el vehículo está en movimiento, un casco protector para la cabeza, debidamente ajustado y abrochado.</p> <p>REGLAMENTO 7.494/2008</p> <p>ART VI Disposiciones Generales</p> <p>4. Toda persona que conduzca o viaje como pasajero de una motocicleta deberá utilizar en todo momento un casco aprobado por el Departamento de Transportación Federal (DOT).</p>
Rep. Dominicana	<p>LEY 241/1967</p> <p>ART 135 – Uso de motocicletas y motonetas.</p> <p>c. [Agregado por la Ley No. 124, de 1971, G.O. 9225].</p> <p>Toda persona que conduzca una motocicleta o motoneta del tipo descubierto por las vías públicas, estará obligada a llevar puesto en su cabeza un casco protector confeccionado de un material resistente e inastillable, de acuerdo a las especificaciones que establezca la Dirección General de Tránsito Terrestre.</p>

Uruguay	<p>LEY 18.191/2007</p> <p>ART 33 – Es obligatorio el uso de casco protector para los usuarios de motocicletas que circulen dentro del ámbito de aplicación de la presente ley</p> <p>LEY 19.061/2012</p> <p>ART 12 – A partir de los treinta días de promulgación de la presente ley, la venta de vehículos cero kilómetro, ciclomotores, motos, motocicletas, motonetas y similares, debe ser acompañada por un casco protector certificado como mínimo y su empadronamiento respectivo, de acuerdo a la normativa departamental. (NOTA: vigente 2016)</p> <p>DECRETO REGLAMENTARIO 81/2014</p> <p>ART 1 – Todo usuario de la vía pública que circule en ciclomotores, motos, motocicletas, motonetas o similares, deberá llevar puesto un casco protector.</p>
Bolivia	<p>Reglamento del Código del Tránsito 1978 (Código Nacional de Tránsito DL 10.735/1973, elevado a rango de LEY 3.988/2008)</p> <p>ART 97 – (Casco) Los conductores y los acompañantes, que utilicen los vehículos mencionados en el artículo anterior irán provistos del casco de seguridad del tipo aprobado por la Policía del Tránsito.</p>
Cuba	<p>LEY 109/2010</p> <p>ART 72 – La circulación de las motocicletas y de ciclomotores por las vías está sujeta a las disposiciones establecidas en este Código para los vehículos de motor en general y, además, a las siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El conductor y los pasajeros, usar casco protector o de seguridad de acuerdo con las características del vehículo, según los requisitos que establecen las autoridades competentes y correctamente abrochado.
Paraguay	<p>LEY 5.016/2014</p> <p>ART 76 – Uso obligatorio de casco y chaleco reflectivo. Los ocupantes de ciclomotores, motocicletas, triciclones, cuatriciclones y motocargas, deberán llevar puesto el casco reglamentario y normalizado que cubra toda la cabeza, con excepción del rostro.</p> <p>El casco deberá contar con material reflectivo y el número de matrícula de la motocicleta grabado en la parte externa inferior. Además, deberá estar debidamente sujeto por la cinta de retención o barbijo abrochado</p>
Venezuela	<p>DECRETO 8.495/2011 (REGLAMENTO DE LA LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE)</p> <p>ART 30 – Obligaciones de los conductores</p> <p>Los conductores y conductoras de motocicleta deberán portar:</p> <ol style="list-style-type: none"> 8. Un casco protector de tipo semi integral o casco de seguridad acompañado de lentes transparentes, al igual que las personas transportadas...

España	<p>Real Decreto Legislativo 6/2015 - Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.</p> <p>ART 47 – Cinturón, casco y restantes elementos de seguridad.</p> <p>El conductor y ocupantes de vehículos a motor y ciclomotores están obligados a utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás elementos de protección en los términos que reglamentariamente se determine.</p> <p>ART 82 – Responsables</p> <p>La responsabilidad por las infracciones a lo dispuesto en esta ley recaerá directamente en el autor del hecho en que consista la infracción. No obstante:</p> <p>a) El conductor de cualquier vehículo para el que se exija el uso de casco por conductor y pasajero será responsable por la no utilización del casco de protección por el pasajero, así como por transportar pasajeros que no cuenten con la edad mínima exigida.</p>
Portugal	<p>LEY 72/2013</p> <p>ART 82</p> <p>5 — Los conductores y pasajeros de velocípedos con motor y ciclomotores con los controladores de motores y bombas de circulación con motor eléctrico, auto-equilibrado y medios similares para automóviles u otros de circulación deben proteger la cabeza usando debidamente ajustado y casco apretado..</p>
Gran Bretaña	<p>CODIGO DE CIRCULACION (https://www.gov.uk/guidance/the-highway-code)</p> <p>ART 83</p> <p>En todos los viajes, el conductor y el pasajero del asiento trasero en una motocicleta, scooter o ciclomotor debe llevar un casco protector. Los cascos deben cumplir con el Reglamento y deben ser aseguradas. Conductores y pasajeros de vehículos de tres ruedas y cuadríciclos, también llamados quadriciclos, también debe usar un casco protector. Antes de cada viaje compruebe que su visera del casco está limpio y en buen estado</p>
EEUU	<p>http://www.iihs.org/iihs/topics/laws/helmetuse/mapmotorcyclehelmets</p> <p>Las leyes sobre uso de casco para motocicleta varían ampliamente entre los estados y han cambiado mucho en el último medio siglo. Actualmente, 19 estados y el Distrito de Columbia tienen leyes que exigen que todos los motociclistas usen casco, conocidas como Leyes Universales de uso de casco. En 28 estados, existen leyes que exigen sólo a algunos motociclistas a utilizar un casco. En tres estados, no hay ley de uso de casco para motocicletas (Illinois, Iowa y Nueva Hampshire).</p> <p>En el pasado, muchos más estados tenían Leyes Universales de uso de casco, gracias a la presión del gobierno federal. En 1967, se exigió a los estados a promulgar leyes sobre el uso del casco con el fin de calificar para ciertos programas de seguridad federales y fondos de construcción de carreteras. El incentivo federal funcionó. A principios de 1970, casi todos los estados tenían Leyes Universales de uso de casco. Sin embargo, en 1976, los estados presionaron con éxito al Congreso, para detener al Departamento de Transporte en la imposición de sanciones económicas a los estados sin Leyes de uso de casco</p>

TABLA N° 4. Fundación MAPFRE, 2016. Elaboración propia

Como puede verse, son numerosas las leyes que, además del casco, exigen otros elementos de protección como gafas o anteojos (Argentina, Brasil, México, Perú, Puerto Rico o Venezuela).

***PRACTICA DESTACADA:** La legislación de Puerto Rico es, probablemente, la más completa en relación a la seguridad de los motociclistas, puesto que incluye la obligatoriedad de uso no sólo del casco sino de anteojos, guantes y calzado. Es sin duda un modelo a seguir no solo en LAC sino también en otros países como España o Portugal.*

***RECOMENDACIÓN:** Disponer de una legislación modelo sobre el uso de casco y prendas de protección que sirva como fuente de inspiración para la armonización de este importante aspecto de la seguridad vial de los motociclistas en todos los países de la región. La legislación modelo podría considerar diferentes etapas en la promoción de la utilización de los distintos elementos de protección de motocicletas: países con bajo uso, países con medio uso y países con alto uso.*

Requisitos de homologación para cascos de motociclistas en la región

Según la Organización Panamericana de la Salud en su informe de 2015 sobre la Seguridad Vial en la Américas, 16 (dieciséis) de los 28 (veintiocho) países participantes en la encuesta que han aprobado leyes nacionales sobre uso del casco, estipulan que los cascos deben cumplir con una norma nacional o internacional.

La siguiente tabla recopila los distintos textos legales (literales o resumidos) en relación a los requisitos técnicos exigidos a los cascos de motocicletas en los países incluidos en el presente estudio:

País	¿Requisitos técnicos?	Texto legal (transcripción literal o resumida) en relación a la exigencia de requisitos técnicos para cascos de motociclistas.
Argentina	SI	Decreto 1.716/2008 (ART 40, INCISO J1 a J2.2) que reglamenta la Ley 26.363 Normativa nacional que es una versión (restringida) de la normativa UNECE R22 de Naciones Unidas: IRAM - AITA 3621/62

Brasil	SI	<p>RESOLUCION 203 - CONTRAN</p> <p>ART 1 –</p> <p>2°. El casco de seguridad tiene que estar certificado por un organismo acreditado por el Instituto Nacional de Metrología, Normalización y Calidad Industrial – INMETRO, de acuerdo con el reglamento de aseguramiento de conformidad aprobado por el mismo.</p> <p>ART 2 - Para la fiscalización del cumplimiento de esta Resolución, las autoridades de tránsito o sus agentes, deben observar la posición del dispositivo reflectivo de seguridad ubicado en las partes laterales y trasera del casco de seguridad, la existencia del sello de identificación de conformidad de INMETRO, o la etiqueta interna con el logomarca de INMETRO, pudiendo estar ubicada en el sistema de retención, siendo exigible solo para los cascos de seguridad fabricados a partir del 1° de agosto de 2007, en los términos del numeral 2 del artículo 1° del Anexo de esta Resolución (redacción dada por la Resolución n° 270/08).</p> <p>Parágrafo único. La fiscalización de habla este artículo, será implementada a partir del 1° de junio de 2008</p> <p>NOTA: En Brasil los cascos deben ser homologados por el Instituto Nacional de Metrología, Normalización y Calidad Industrial (INMETRO), en los términos de la norma NBR 7471</p>
Chile	SI	<p>DECRETO 213/2000</p> <p>Los cascos deben cumplir con una de las siguientes normativas, (los cascos deben tener impreso en su interior la norma internacional a la que se ajustan):</p> <ol style="list-style-type: none"> Standard N°218 de EE UU JIS T 8133, año 2000, de Japón UNECE R22/04 de Naciones Unidas y sus posteriores modificaciones, vigente en los países de la Unión Europea.
Colombia	SI	<p>RESOLUCIÓN 1.737/2004 (RELATIVA A NORMATIVA PARA CAS-COS)</p> <p>ART 2 – Para la aplicación e interpretación de esta reglamentación, se observarán las definiciones establecidas en la ficha técnica “Cascos de Seguridad para Usuarios de Motocicletas y Similares”, tomada de la Norma Técnica Colombiana NTC.4533, ficha que forma parte integral de esta resolución.</p>
Costa Rica	NO	Solo se indica que la visera no debe ser polarizada.

Ecuador	SI	RESOLUCIÓN 144/2015 (MINISTERIO DE INDUSTRIAS Y PRODUCTIVIDAD SUBSECRETARÍA DE LA CALIDAD) - REGLAMENTO TÉCNICO ECUATORIANO RTE INEN 086 (1R) "CASCOS DE PROTECCIÓN" - 4. REQUISITOS DEL PRODUCTO 4.3 Cascos de protección para el uso de conductores y pasajeros de motocicletas 4.3.1 Los cascos de protección para el uso de conductores y pasajeros de motocicletas, deben cumplir con los requisitos establecidos en las normas UN ECE 22.05 o FMVSS 218 vigentes
El Salvador	NO	
Guatemala	NO	
México	SI	No hay requisitos a nivel Federal REGLAMENTO DE TRÁNSITO METROPOLITANO (20 DE JUNIO DE 2007) ART 29 – Los ciclistas y motociclistas deben: IV. En el caso de los motociclistas y sus acompañantes, usar casco de motociclista debidamente colocado y abrochado, que cumpla con las Normas Oficiales Mexicanas. NOTA: Norma Oficial Mexicana NOM-S-007-1978. Cascos de seguridad usados en vehículos automotores.
Nicaragua	NO	
Panamá	NO	
Perú	NO	
Puerto Rico	SI	LEY 107/2007 ART 10.16 – Uso de cualquier vehículo, carruaje o motocicletas. Toda persona que conduzca un vehículo, carruaje o motocicleta, en las vías públicas lo hará con sujeción a las siguientes normas: (b) ... El casco protector tendrá que cumplir con todos los requisitos establecidos por el Departamento de Transportación Federal (DOT). Para protección personal adicional y prevención de accidentes, el conductor y el pasajero tendrán que utilizar gafas protectoras o en su lugar, utilizar un casco protector que contenga un dispositivo o visera capaz de proteger los ojos. Además, tendrá que utilizar guantes protectores en ambas manos que cubran la palma de la mano, calzado que se extienda hasta cubrir los tobillos y pantalones largos que se extiendan hasta el área del tobillo. NOTA: Requisito de referencia: FMVSS 218
Rep. Dominicana	NO	

Uruguay	SI	<p>DECRETO REGLAMENTARIO MTOP 770/2014</p> <p>ART 51 – Modificase el artículo 1 del Reglamento Nacional de Uso de Casco protector previsto en el artículo 1 del Decreto 265/009 de 02 de junio de 2009, que reglamenta el artículo 33 de la Ley 18.191, de 27 de noviembre de 2007, estableciéndose que, todo casco protector que se importe, construya o comercialice con destino a ser usado por los usuarios de motos, ciclomotores y similares que circulen en la vía pública, debe cumplir con alguna de las siguientes normas técnicas: UNIT 650/2010, UNECE R 22 o FMVSS 218, las que lucen agregadas en los ANEXOS X, XI y XII y forman parte del presente decreto.</p> <p>ART 52 – Modificase los artículos 6 y 7 del Decreto 265/009 de 02 de junio de 2009, admitiéndose la comercialización y autorizándose el uso en la vía pública de los cascos protectores que cumplan con alguna de las normas técnicas adoptadas en la presente reglamentación a partir de la fecha de publicación de la misma</p>
Bolivia	NO	
Cuba	NO	
Paraguay	NO	
Venezuela	SI	COVENIN 1707/81 (norma venezolana)
España	SI	<p>UNECE R22/05 de Naciones Unidas</p> <p>http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/r022r4e.pdf</p>
Portugal	SI	<p>LEY 72/2013</p> <p>ART 82 – Utilización de dispositivos de seguridad</p> <p>3 – Los conductores y pasajeros de ciclomotores, motocicletas con o sin sidecar, triciclos y cuadriciclos deben proteger el cabezal con el tipo de casco homologado oficialmente*, bien ajustados y apretados.</p> <p>* UNECE R22/05 de Naciones Unidas</p> <p>http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/r022r4e.pdf</p>

Gran Bretaña	SI	<p>https://www.gov.uk/ride-motorcycle-moped/safety-equipment</p> <p>Casco</p> <p>Usted debe usar un casco de seguridad cuando se conduce una motocicleta en la carretera. Todos los cascos que se venden en el Gran Bretaña debe cumplir con al menos 1 de los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Norma británica BS 6658: 1985 y llevar a la Kitemark BSI (British Standards Institution) 2. Reglamento ECE 22/05 3. Cualquier estándar aceptado por un miembro del Espacio Económico Europeo, que ofrece un nivel de seguridad equivalente y protección según BS 6658: 1985 y llevar una marca equivalente a la BSI Kitemark <p>Debe usar gafas o lentes de contacto cuando montas si los necesita para leer un número de matrícula a la distancia prescrita.</p> <p>Viseras y gafas</p> <p>Sus viseras o gafas deben cumplir con cualquiera de los dos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Una Norma Británica y muestra una BSI Kitemark 2. Una norma europea que ofrece un nivel de seguridad y protección al menos equivalente a la norma británica y lleva una marca equivalente a la BSI Kitemark (ECE 22/05)
EEUU	SI	<p>https://www.law.cornell.edu/cfr/text/49/571.218</p> <p>FMVSS 218</p>

TABLA N° 5. Fundación MAPFRE, 2016. Elaboración propia

Como puede verse en la tabla anterior, en 10 (diez) de los 19 (diecinueve) países latinoamericanos incluidos en este estudio, correspondiente al 53% del total, NO se exigen requisitos técnicos detallados.

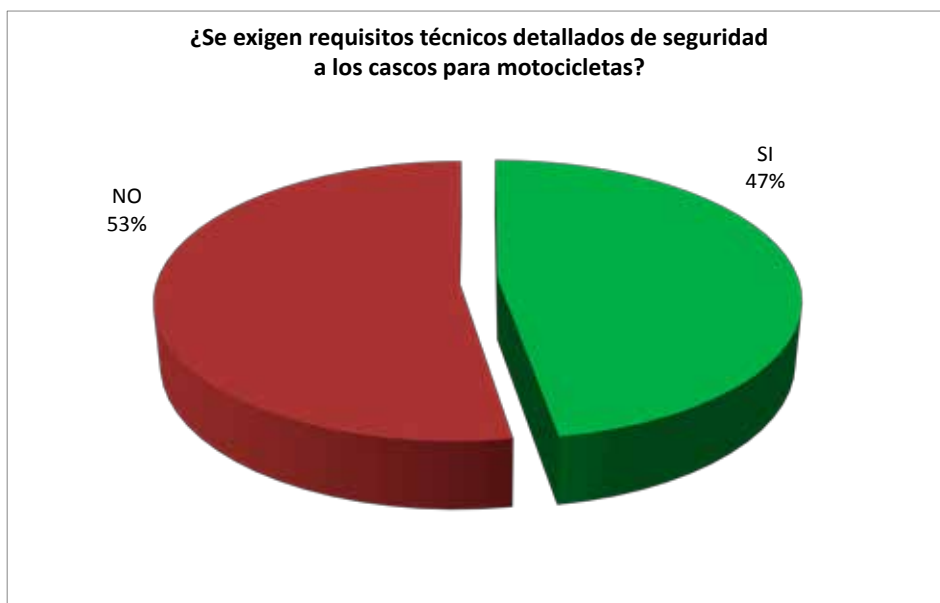


GRAFICO N° 19. Fundación MAPFRE, 2016. Elaboración propia.

Por otra parte, de los 9 (nueve) países que exigen normas técnicas, 6 (seis) de ellos han elaborado normas técnicas propias, en muchos casos basados en las

normativas internacionales reconocidas y recomendadas por la propia OPS (ver infografía N° 3)

La elaboración de normas técnicas propias, supone un esfuerzo adicional que involucra recursos (técnicos, humanos y económicos), los cuales muchas veces son escasos y que podrían enfocarse en otros aspectos que requieren atención.

PRÁCTICA DESTACADA: Chile ha optado por el camino de reconocer las principales normas internacionales, según el Decreto N° 231/2000, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (en este país, los cascos deben tener impreso en su interior la norma internacional a la que se ajustan): 1) Estándar N°218, Motorcycle Helmets, establecida por el Code of Federal Regulations (49CFR571.218), de los Estados Unidos de Norteamérica; 2) JIS T 8133, año 2000, definida por las autoridades de Japón; o 3) UNECE R22/04 y sus posteriores modificaciones, vigente en los países de la Unión Europea.

RECOMENDACIÓN: Todos los países deben exigir que los cascos de uso para los motociclistas cumplan con una norma técnica internacional (en general, más exigentes que las nacionales) que asegure el desempeño del casco, llegado el momento de su utilización.

NOTA Ejemplos de normas concernientes al casco de motociclista	
AS 1698 (Australia)	DOT FMVSS 218 (Estados Unidos de América)
CSA CAN3-D230-M85 (Canadá)	TCVN 5756:2001 (Viet Nam)
UN/ECE Ordenanza No. 22 (Europa)	TIS369-2539 (Tailandia)
JIS T8133 (Japón)	MS1-1996 (Malasia)
NZ 5430 (Nueva Zelanda)	SABS 799 o VC 8016 (Sudáfrica)
BS 6658 (Reino Unido)	

INFOGRAFIA N° 3. Cascos: Manual de seguridad vial para decisores y profesionales. OPS, 2008

Fiscalización en la región de las normas sobre uso de cascos de motoristas

Además de contar con leyes sobre el uso obligatorio de casco, que apliquen para todos los pasajeros de vehículos de motor de dos o tres ruedas, para todas las edades y para todo tipo de motores y caminos, para alcanzar altas tasas de utilización de este elemento básico de protección es necesario un nivel adecuado de supervisión o fiscalización de su uso por parte de las autoridades o policías de tránsito o policías camineros.

La siguiente gráfica muestra una estimación de la eficacia o fiscalización de las leyes sobre el uso del casco de motociclistas en 15 (quince) de los 19 (diecinueve) países incluidos en este estudio, así como en 2 (dos) de los 4 (cuatro) países considerados grupo de control. La fuente de este indicador es el estudio sobre la situación de la seguridad vial en las Américas elaborado por la Organización Panamericana de la Salud en 2015. Pueden observarse grandes diferencias en la eficacia de la aplicación o fiscalización de las leyes sobre el uso del casco de motocicletas en los diferentes países.

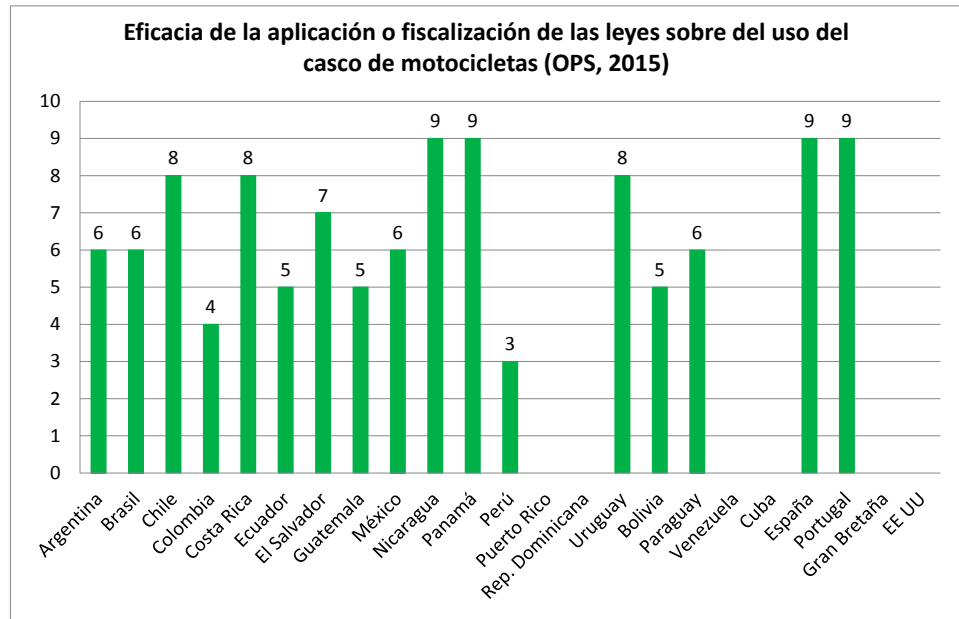


GRAFICO N° 20. Fundación MAPFRE, 2016. Elaboración propia

Porcentaje de uso del casco de motociclistas en Latinoamérica

La mayoría de los aspectos anteriores (existencia o no de legislación que obligue a su uso, eficacia de la aplicación de dicha ley o de su fiscalización, precio de los cascos...) se traduce en última instancia en un mayor o menor uso de los cascos para motocicletas en la práctica.

La siguiente gráfica muestra, para aquellos países en donde la información estaba disponible, las tasas de uso generales del casco (en la gráfica también se incluyen aquellos datos disponibles en el informe sobre la situación de la seguridad vial en las Américas elaborado por la OPS en el año 2015):

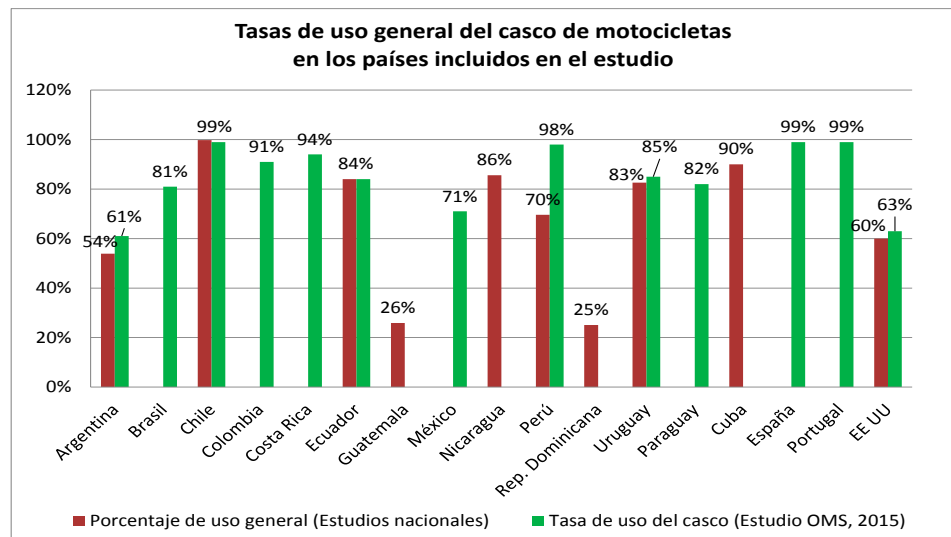


GRAFICO N° 21. Fundación MAPFRE, 2016. Elaboración propia.

Cuando, para un mismo país se dispone de dos estimaciones de tasa de uso del casco (una procedente de los datos obtenidos en el marco de esta investigación y la otra correspondiente a la información proporcionada por la OMS/OPS), se ha dado prioridad al dato más actualizado en el tiempo.

Según la Organización Panamericana de la Salud en su informe de 2015 sobre la Seguridad Vial en la Américas, sólo 36% (10) de los 28 países participantes en la encuesta que tienen leyes nacionales acerca del uso de casco para motociclistas notificaron un nivel eficaz de cumplimiento (8 o más en una escala de 0 a 10).

***PRÁCTICA DESTACADA:** Con el patrocinio del OISEVI, durante 2013 y 2014, 9 (nueve) países de los incluidos en este estudio (Argentina, Bolivia, Chile, Ecuador, Guatemala, Nicaragua, Perú, República Dominicana y Uruguay), realizaron Estudios de Comportamiento en Conductas Viales, con el objetivo general de obtener datos que aporten información confiable para la toma de decisiones y el diseño e implementación de intervenciones de alta efectividad y, al mismo tiempo, del diseño de políticas públicas acordes y eficaces en cada contexto particular, permitiendo la comparación de escenarios y datos entre los países. La metodología previamente consensuada entre los países integrantes del OISEVI, responde a los patrones necesarios e indispensables para desarrollar un estudio observacional sobre el uso del cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil en vehículos, y sobre uso de cascos en motos sea cual fuere su configuración, en las ciudades de mayor densidad demográfica.*

***RECOMENDACIÓN:** La exigencia del uso de casco debe acompañarse necesariamente de políticas de fiscalización permanentes – no estacionales o sazonales – tanto en el ámbito local como nacional.*

2.2.4. Requisitos para la obtención del permiso de conducción de motocicletas

La formación es, sin duda, la mejor garantía de un uso seguro de cualquier modo de transporte pero, todavía más, en el caso de los usuarios de vehículos de dos ruedas a motor, debido a la mayor complejidad de su conducción. Esta sección aborda los siguientes factores relativos a la obtención del permiso, licencia o autorización para conducir este tipo de vehículos:

Edad mínima para la obtención del permiso o licencia de conducción

La edad de inicio de la conducción de vehículos, en general, es uno de los factores clave en la seguridad vial. Y aún más en el caso de los vehículos de dos ruedas, los cuales son más complejos de conducir que otros tipos de vehículos más estables, por ejemplo. La siguiente gráfica muestra, a partir de la información recopilada durante esta investigación, las edades mínimas de conducción de vehículos de dos ruedas a motor en los diferentes países incluidos en este trabajo.

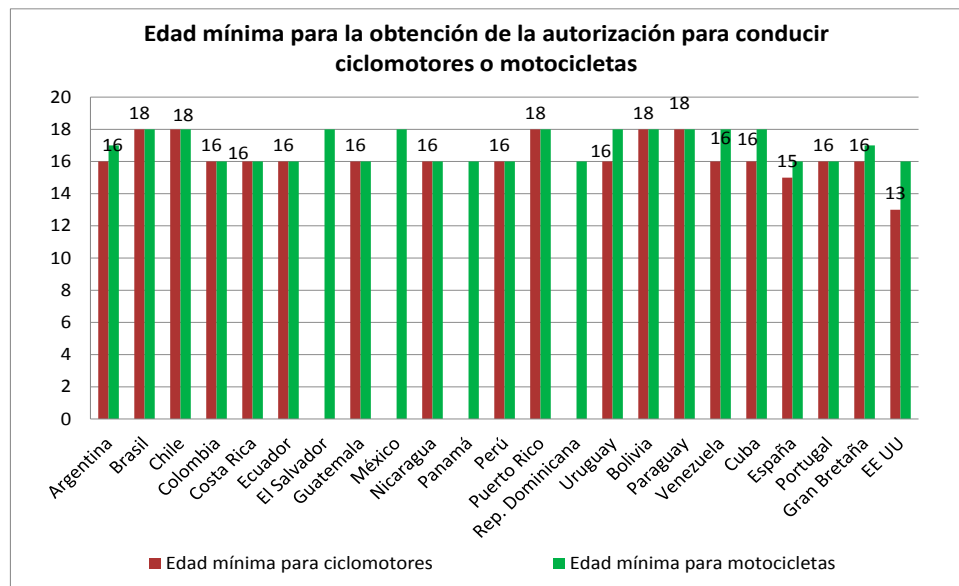


GRAFICO N° 22. Fundación MAPFRE, 2016. Elaboración propia.

Como puede verse, la edad mínima para ser autorizado para conducir vehículos de dos ruedas a motor oscila entre los 13 y los 18 años, en función del país:

- ◇ Brasil, Chile, Puerto Rico, Bolivia y Paraguay, establecen como edad mínima para la conducción tanto de ciclomotores como motocicletas los 18 años, misma edad requerida para obtener un permiso de conducción de automóviles.
- ◇ Costa Rica, que en el relevamiento realizado en 2013, establecía como edad mínima para la conducción de motobicicletas, bicimotos, triciclos y cuadraciclos de 0 a 90 cc los 13 años, ha actualizado esta normativa a los 16 años.
- ◇ Estados Unidos de Norteamérica, no dispone de una Ley Federal que establezca las edades mínimas de acceso a la conducción; de la investigación de la legislación vigente en sus distintos estados, se pudo determinar que en Texas, la edad mínima autorizada para conducir vehículos de dos ruedas a motor son los 13 años.

A continuación, la siguiente tabla recopila los distintos textos legales (literales o resumidos) en relación a los requisitos básicos de edad para la obtención de la licencia, permiso o autorización de conducción de vehículos de dos o tres ruedas a motor en los países incluidos en el presente estudio:

País	Texto legal (transcripción literal o resumida) en relación a la edad mínima de los conductores para la obtención de la autorización para la conducción de vehículos de dos ruedas a motor
Argentina	<p>LEY 24.449/1994</p> <p>ART 11 – Establece que para conducir motovehículos en la vía pública se deben tener cumplidas las siguientes edades, según el caso:</p> <p>Inciso b) Diecisiete años para la Clase A ciclomotores, motocicletas y triciclos motorizados.</p> <p>Inciso c) Dieciséis años para ciclomotores, en tanto no lleven pasajeros. Los menores de edad para solicitar licencia conforme al ART 11, deben ser autorizados por su representante legal</p> <p>ART 16 – Cuando se trate de motocicletas de más de 150 centímetros cúbicos de cilindrada, se debe haber tenido previamente por dos años habilitación para motos de menor potencia, excepto los mayores de 21 años</p>
Brasil	<p>LEY FEDERAL 9.503/1997 (CODIGO DE TRAFICO BRASILEÑO, CTB)</p> <p>ART 140 – La habilitación para conducir vehículo motorizado y eléctrico será determinados por medio de exámenes que deberán ser realizados por ejecutivos de órganos o entidades del Estado o el Distrito Federal del domicilio o residencia del candidato, o en la sede estadual o distrital del propio órgano debiendo el conductor presentar los siguientes requisitos:</p> <p>I – ser penalmente imputable;</p> <p>II – saber leer y escribir;</p> <p>III – poseer Carnet de Identidad o equivalente.</p> <p>Parágrafo único. La información del candidato para la habilitación serán registrados por el RENACH</p> <p>ART 141 – El proceso de habilitación y las normas relativas al aprendizaje para conducir vehículos motorizados y eléctricos y la autorización para conducir ciclomotores, serán reglamentados por el CONTRAN.</p> <p>ART 143 – Los candidatos podrán habilitarse en las categorías de A a E, de acuerdo a la siguiente graduación;</p> <p>I – Categoría A – conductor de vehículo motorizado de dos o tres ruedas, con o sin carro lateral;</p> <p>ART 148 – Los exámenes de habilitación, excepto los de conducción vehicular, podrán ser aplicados por entidades públicas o privadas acreditadas por los organismos ejecutivos de tránsito de los Estados o del Distrito Federal, de acuerdo con las normas establecidas por el CONTRAN.</p> <p>3 – La Licencia Nacional de Conducir, será otorgada al conductor por el término de un año, siempre que el mismo no haya cometido ninguna infracción de naturaleza grave o gravísima o sea reincidente de una infracción media.</p>
Chile	<p>LEY 18.290/2012</p> <p>ART 13 – Los postulantes a licencia de conductor deberán reunir los siguientes requisitos generales:</p> <p>Para obtener las licencias que a continuación se señalan, los postulantes deberán reunir, además, siguientes requisitos especiales: LICENCIA NO PROFESIONAL CLASE C</p> <p>1.- Tener como mínimo 18 años de edad</p>

Colombia	<p>LEY 1.383/2010</p> <p>ART 5 – El artículo 19 de la LEY 769/2002, quedará así:</p> <p>Artículo 19. Requisitos. Podrá obtener por primera vez una licencia de conducción para vehículos, quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:</p> <p>Para vehículos de servicio diferente del servicio público:</p> <p>2. Tener 16 años cumplidos.</p>
Costa Rica	<p>LEY 9.078/2012</p> <p>ART 84 – Requisitos para la licencia de conducir</p> <p>Para obtener por primera vez cualquier clase de licencia de conducir, el solicitante debe cumplir los siguientes requisitos:</p> <p>a) Ser mayor de dieciocho años, salvo en el caso de lo dispuesto por el artículo 85 para la licencia tipo A-1.</p> <p>ART 85 – Disposiciones para las licencias de conducir clase A</p> <p>Las licencias de conducir clase A tendrán las siguientes modalidades:</p> <p>Tipo A-1: autoriza a conducir vehículos automotores tipo bicimotor y motocicleta, de combustión interna, cuya cilindrada de motor no supere 125 centímetros cúbicos. En caso de que estos cuenten con motores eléctricos o híbridos, la potencia máxima no podrá superar 11 kilovatios. Asimismo, autoriza conducir triciclo y cuadraciclo, cuyo cilindraje de motor no supere los doscientos cincuenta centímetros cúbicos.</p> <p>Se autoriza a los mayores de dieciséis años a optar por esta licencia de conducir, siempre que tengan la autorización escrita de alguno de los padres, curador, tutor o de su representante legal o administrativo. Además, deberán suscribir una póliza de seguro por muerte, lesiones, accidente y daños a terceros.</p>
Ecuador	<p>Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial SIN NUMERO/2012</p> <p>ART 128 – Las licencias de conductor profesional y no profesional se concederán a los ciudadanos que cumplan con los siguientes requisitos:</p> <p>1. Ser mayor de edad;</p> <p>ART 132 – Las licencias para conducir serán de las siguientes categorías: No profesionales, Profesionales y Especiales:</p> <p>A. No profesionales:</p> <p>1. Tipo A: Para conducción de vehículos motorizados como: ciclomotores, motocicletas, triciclo, cuadrones;</p> <p>ART 144 – El permiso de aprendizaje de conducción será válido hasta la obtención del certificado o título de conductor y se lo otorgará a quienes cumplan con los siguientes requisitos:</p> <p>1. Ser mayor de 16 años;</p> <p>ART 145 – El permiso de conducción para menor adulto se otorgará a quienes hayan cumplido los 16 años de edad, previo el cumplimiento de los requisitos señalados en el artículo 90 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, y durarán hasta que el beneficiario cumpla la mayoría de edad. Este permiso sólo autoriza la conducción de vehículos previstos para conductores no profesionales.</p>

	Una vez obtenido el permiso de conducción para menor adulto, podrá ser utilizado para conducir, únicamente, en compañía de un mayor de edad que posea licencia de conducir vehículos.
El Salvador	<p>Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial DECRETO 61/1996</p> <p>ART 155 – Para la obtención de una Licencia por primera vez, el solicitante debe cumplir los siguientes requisitos:</p> <p>3. Ser mayor de edad, salvo en el caso de obtención de una Licencia Juvenil.</p>
Guatemala	<p>DECRETO 132 - 96</p> <p>ART 23 – Tipos de licencia. Se establecen los distintos tipos de licencia:</p> <p>Tipo M: Para conducir toda clase de motobicicletas y motocicletas.</p> <p>ART 25 – PRIMERA LICENCIA. Para obtener por primera vez licencia de conducir se requiere:</p> <p>a. Ser mayor de edad, salvo lo establecido en el artículo 26 de este Reglamento. Para las licencias de tipo A se requiere, además ser de veintitrés años de edad y haber tenido vigente, por lo menos en los tres años anteriores a la solicitud, una licencia de tipo B ó C. Para la licencia tipo B, se requiere ser mayor de veintiún años de edad.</p> <p>ART 26 – MENORES DE EDAD. Podrá extenderse licencia de conducir de tipo C y M, a menores de edad, pero mayores de 16 años, siempre que se cumpla con los requisitos del artículo anterior. El interesado deberá acompañar autorización escrita de quien ejerza la patria potestad o la tutela del menor.</p>
México	<p>REGLAMENTO de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal (2012)</p> <p>ART 168 – Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, trimotos o cuatrimotos tendrán los derechos y obligaciones establecidos en este Reglamento, que sean congruentes con la naturaleza de los vehículos que conduzcan y observarán, además, las siguientes disposiciones:</p> <p>Tratándose de motocicletas, trimotos y cuatrimotos:</p> <p>a) El conductor no deberá ser menor de 18 años de edad;</p> <p>REGLAMENTO PARA EL CONTROL VEHICULAR Y DE LICENCIAS Y PERMISOS PARA CONDUCIR EN EL DISTRITO FEDERAL (2007)</p> <p>ART 18 – Las licencias para conducir expedidas por la Secretaría serán:</p> <p>I. Tipo A, para la conducción de vehículos particulares, con vigencia de tres años, válida para conducir motocicletas, bicimotos, triciclos automotores, tetramotos, motonetas,...;</p> <p>ART 19 – Para la expedición de la licencia para conducir Tipo A, el interesado presentará</p> <p>II. Identificación oficial en la cual conste su identidad y mayoría de edad;</p> <p>ART 25 – Los menores de edad, mayores de 15 y menores de 18 años, pueden circular única y exclusivamente vehículos automotores que requieran licencia Tipo A, mediante permisos temporales para conducir...</p>

ART 26 – Para la expedición del permiso para conducir, se requiere la presentación de la solicitud correspondiente en los formatos que al efecto emita la Secretaría, mediando declaración bajo protesta de decir verdad que los datos manifestados por el padre, madre, tutor o quien ejerza la patria potestad, son correctos, mismos que asumirán plenamente la responsabilidad de las infracciones o delitos que en su caso se cometan.

V. Carta Responsiva del padre, madre, tutor o quien ejerza la patria potestad, relativa al cumplimiento del pago de los daños que con motivo de la conducción del vehículo se lleguen a ocasionar;

Nicaragua	<p>LEY 856/2014 (reforma y adiciona artículos a la LEY 431/2003)</p> <p>ART 140 – Documento público</p> <p>Los Tipos de Licencias de Conducir son las siguientes:</p> <p>1) Ordinaria: Se extenderá a las personas que alcancen la mayoría de edad o más y que por vez primera vayan a tramitar su licencia de conducir sin perjuicio de las categorías que requiera el titular.</p> <p>3) Menor de Edad: Se otorga a las personas que habiendo cumplido los dieciséis años y no hayan alcanzado la mayoría de edad. Para su trámite deberán de presentar la respectiva autorización del padre, madre, tutor o tutora en instrumento público constituyéndose en fiadores solidarios por los daños causados a terceros. Esta licencia expira al cumplir la mayoría de edad del titular</p>
Panamá	<p>DECRETO EJECUTIVO 640/2006</p> <p>ART 109 – Los panameños y los extranjeros con residencia autorizada en la República de Panamá, mayores de dieciocho (18) años, podrán obtener una licencia de conducir vehículos, siempre que cumplan con los requisitos establecidos en el presente Reglamento.</p> <p>ART 112 – Los diferentes tipos de licencias de conducir que se expiden en la República de Panamá son: licencia A (bicicletas), B (motocicletas), C (automóviles y camionetas)... (otros)</p> <p>ART 118 – Las personas mayores de dieciséis (16) años pueden solicitar un permiso provisional para conducir automóviles particulares y motocicletas en un horario de 6:00 a.m. a 9:00 p.m. El permiso se mantendrá vigente hasta que el menor cumpla los dieciocho (18) años de edad</p>

Perú	<p>DECRETO SUPREMO 040/2008-MTC</p> <p>ART 12 – Clasificación de las licencias de conducir</p> <p>Las licencias de conducir expedidas conforme al presente reglamento se clasifican en:</p> <p>CLASE B: Licencia para conducir vehículos automotores y no motorizados, cuyas categorías son:</p> <p>CATEGORÍA I.- Licencia para conducir vehículos de tres o más ruedas, no motorizados, que utilizan la calzada de la vía pública para circular.</p> <p>CATEGORÍA II.- Licencia para conducir vehículos motorizados de la categoría L, la misma que se sub clasifica en:</p> <p>Categoría II-a: Autoriza a conducir vehículos de las categorías L1 y L2 que se encuentren destinados al transporte particular de pasajeros o al transporte de mercancías.</p> <p>Categoría II-b: Autoriza a conducir vehículos de las categorías L3 y L4 que se encuentren destinados al transporte particular de pasajeros o al transporte de mercancías. Esta licencia permite conducir los vehículos indicados para la licencia de la categoría anterior.</p> <p>ART 13 – Requisitos para obtener licencia de conducir</p> <p>CLASE B</p> <p>Categoría I:</p> <p>Los requisitos para obtener licencia de conducir de esta categoría son establecidos por las</p> <p>Municipalidades Provinciales correspondientes.</p> <p>Categoría II-a o b:</p> <p>a) Edad mínima, 18 años.</p> <p>Las personas mayores de 16 años con plena capacidad de sus derechos civiles, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 42 y 46 del Código Civil, también podrán aspirar a la obtención de una licencia de conducir de esta categoría (excepción para el mayor de 16 que puede obtener su licencia, siempre y cuando, previamente haya contraído matrimonio o haya obtenido el título oficial que le autorice para ejercer una profesión u oficio)..</p>
Puerto Rico	<p>LEY 107/2007</p> <p>ART 3.06. A – Requisitos para Obtener el Endoso de Conducir Motocicletas. Toda persona que se autorice a conducir una motocicleta en Puerto Rico deberá cumplir con los siguientes requisitos:</p> <p>(a) Haber cumplido los dieciocho (18) años de edad.</p>

<p>Rep. Dominicana</p>	<p>LEY 241/1967</p> <p>ART 29 – Quiénes podrán conducir vehículos de motor por las vías públicas.</p> <p>a. Ninguna persona podrá conducir un vehículo de motor por las vías públicas sin haber sido debidamente autorizado para ello por el Director.</p> <p>Se establecen las siguientes clases de licencias:</p> <p>1. Licencia de Conductor de Motociclos.</p> <p>ART 31 – Requisitos que habrá de reunir toda persona que se autorice a conducir un vehículo de motor.</p> <p>a. (Modificado por la Ley 61-92, G. O. 9849). Toda persona autorizada a conducir vehículo de motor en la República Dominicana deberá:</p> <p>3. Haber cumplido los dieciocho (18) años de edad, salvo lo dispuesto en el inciso b) de este artículo.</p> <p>b. El Director solo podrá expedir licencias para conducir vehículos de motor a los mayores de dieciséis (16) años y menores de dieciocho (18) años, en los siguientes casos:</p> <p>2. Para manejar su propio vehículo, el de su padre, madre o tutor, cuando dicho vehículo se utilice para servicio, privado solamente, comprometiéndose dicho padre, madre o tutor, mediante escrito legalizado notarialmente, presentado al Director, a hacerse responsable de todas las multas que se impusieran al conductor por cualquiera infracción de esta Ley sus reglamentos, y el pago de los daños y perjuicios que dicho conductor causare. En este caso el Director solo podrá expedir licencias de conductor y de conductor de motocicletas.</p> <p>c. El padre, madre o tutor de personas mayores de dieciséis (16) años y menores de dieciocho (18) años, no emancipados por el matrimonio, deberán depositar en el Departamento de Expedición de Licencias de Conducir, la licencia que haya obtenido dicho menor, cuando éste, su padre, madre o tutor dejaren de poseer vehículos de motor.</p>
<p>Uruguay</p>	<p>DECRETO 118/1984 - REGLAMENTO NACIONAL DE CIRCULACIÓN VIAL (ACT 2004)</p> <p>CAPITULO III – De las habilitaciones para conducir</p> <p>3.7 El Ministerio de Transporte y Obras Públicas establecerá las normas a que se ajustará la expedición de licencias de conductor, las que tendrán validez nacional. Dichas licencias serán expedidas por las autoridades departamentales en las respectivas Capitales de acuerdo con las siguientes categorías:</p> <p>CATEGORIA G1 Ciclomotores de hasta 50 cc de cilindrada, sin cambios. Edad mínima: 16 años Antigüedad en otra licencia: no.</p> <p>CATEGORIA G2 Motocicletas y ciclomotores de hasta 200 cc de cilindrada. Edad mínima: 18 años Antigüedad en otra licencia: no. El examen práctico será tomado con motocicletas con cambios no automáticos.</p> <p>CATEGORIA G3 Motocicletas sin límite de cilindrada. Edad mínima: 21 años Antigüedad en otra licencia: 3 años (en categoría G). El examen práctico será tomado con motos de más de 200 cc de cilindrada, con cambios no automáticos</p>

Bolivia	<p>REGLAMENTO TECNICO OPERATIVO DE LICENCIAS PARA CONDUCIR VEHICULOS TERRESTRES</p> <p>ART 9 – (Categorías)</p> <p>Las Licencias para Conducir serán otorgadas de acuerdo a la categoría que corresponda a cada tipo de vehículo a conducir; contemplándose las Categorías Particular y Profesional.</p> <p>Categoría: Motociclista, Símbolo: M , Tipo de Vehículos: Motocicletas, triciclos y cuadriciclos</p> <p>ART 13 – (Requisitos)</p> <p>a) Etarios con Categoría</p> <p>Categoría M: Edad - 18 años</p>
Cuba	<p>LEY 109/2010</p> <p>ART 263 – Se establecen tres clases de licencia de conducción: 1) nacional; 2) especial mil internacional.</p> <p>ART 264 – La licencia de conducción nacional autoriza a su titular a conducir, en el territorio nacional, de conformidad con las categorías siguientes: 1) Categoría “A”, motocicletas y otros vehículos de motor similares; subcategoría “A-1”, los ciclomotores.</p> <p>ART 278 – La licencia de conducción se expide a personas mayores de 18 años, con las excepciones de la especial militar, que puede otorgarse a partir de los 17 años, a tenor de lo regulado en el Artículo 268 de este Código, y la subcategoría “A-1”, la que puede otorgarse a partir de los 16 años de edad</p>
Paraguay	<p>LEY 5.016/2014</p> <p>ART 22 – Edades mínimas para obtener la licencia. Para obtener la licencia para conducir vehículos en la vía pública, se deben tener cumplidas las siguientes edades, según el caso:</p> <p>g) Dieciocho años para la licencia de conducir de categorías “Particular”, “Motociclista” y “Extranjero”, este último sujeto a los convenios</p>
Venezuela	<p>LEY TRANSPORTE TERRESTRE/2008</p> <p>ART 67 – Las licencias para conducir se otorgarán por grado, de acuerdo con los tipos de vehículos y la capacidad que exija su conducción. El grado indica la capacidad del sujeto para conducir vehículos de determinado tipo. Las licencias serán de cinco (5) grados:</p> <p>2. Licencias de segundo grado (2º) para conducir motocicletas. Tipo “A”, a personas mayores de dieciséis (16) años de edad para conducir motocicletas con cilindrada hasta ochenta centímetros cúbicos (80 cm³); Tipo “B”, a personas mayores de dieciocho (18) años de edad para conducir motocicletas de cualquier cilindrada</p>

España	<p>Real Decreto 818/2009 - Reglamento General de Conductores</p> <p>ART 4 – Clases de permiso de conducción y edad requerida para obtenerlo.</p> <p>1. Todas las clases de permiso de conducción de las que sea titular una persona deberán constar en un único documento con expresión de las categorías de vehículos cuya conducción autorizan.</p> <p>2. El permiso de conducción será de las siguientes clases:</p> <p>a) El permiso de conducción de la clase AM autoriza para conducir ciclomotores de dos o tres ruedas y cuatriciclos ligeros, aunque podrá estar limitado a la conducción de ciclomotores de tres ruedas y cuatriciclos ligeros. La edad mínima para obtenerlo será de quince años cumplidos. (Párrafo modificado por Real Decreto 1055/2015, de 20 de noviembre)</p> <p>b) El permiso de conducción de la clase A1 autoriza para conducir motocicletas con una cilindrada máxima de 125 cm³, una potencia máxima de 11 kW y una relación potencia/peso máxima de 0,1 kW/kg y triciclos de motor cuya potencia máxima no exceda de 15 kW. La edad mínima para obtenerlo será de dieciséis años cumplidos.</p> <p>c) El permiso de conducción de la clase A2 autoriza para conducir motocicletas con una potencia máxima de 35 kW y una relación potencia/peso máxima de 0,2 kW/kg y no derivadas de un vehículo con más del doble de su potencia. La edad mínima para obtenerlo será de dieciocho años cumplidos.</p> <p>d) El permiso de conducción de la clase A autoriza para conducir motocicletas y triciclos de motor. La edad mínima para obtenerlo será de veinte años cumplidos pero hasta los veintiún años cumplidos no autorizará a conducir triciclos de motor cuya potencia máxima exceda de 15 kW.</p> <p>e) El permiso de conducción de la clase B autoriza para conducir los siguientes vehículos:</p> <p>Triciclos y cuatriciclos de motor.</p> <p>La edad mínima para obtenerlo será de dieciocho años cumplidos. No obstante, hasta los veintiún años cumplidos no autorizará a conducir triciclos de motor cuya potencia máxima exceda de 15 kW.</p>
--------	---

Portugal	<p>DECRETO LEY 44/2005</p> <p>ART 123 – Permiso de conducción</p> <p>1-A licencia habilita para conducir una o más de las siguientes categorías:</p> <p>A-motocicleta de cilindrada superior a 50 cm³, con o sin sidecar;</p> <p>B-coches ligeros o conjuntos de vehículos de pasajeros en coche y el peso bruto del remolque de hasta 750 kg o, siendo más alto, con un peso bruto no exceda de 3.500 kg, y no puede, en este caso, el peso bruto del remolque excede tara del vehículo tractor; ...</p> <p>2 - Las categorías mencionadas anteriormente pueden incluir subcategorías que permiten la conducción de los vehículos siguientes:</p> <p>A1-desplazamiento motocicletas máxima de 125 cm³ y una potencia máxima de hasta 11 kW;</p> <p>B1-triciclos y cuadríciclos;</p> <p>ART 126 - Requisitos para la obtención de permisos de conducción</p> <p>2-Para la obtención del permiso de conducir se requieren las siguientes edades mínimas, dependiendo de la elegibilidad previsto:</p> <p>a) Subcategorías A1 y B1-16 años;</p> <p>b) Las categorías A, B y B + E-18;</p> <p>3-Para la obtención de un permiso de conducir se requieren las siguientes edades mínimas, dependiendo de la elegibilidad previsto:</p> <p>a) Los ciclomotores-16;</p> <p>b) Las motocicletas de cilindrada no superior a 50 años cm³-16;</p> <p>6-La obtención del título de conducir para una persona con edad inferior a 18 años depende también de la autorización por escrito de quien sobre ella ejerza la patria potestad.</p>
Gran Bretaña	<p>https://www.gov.uk/ride-motorcycle-moped/bike-categories-ages-and-licence-requirements</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. A los 16 años se pueden conducir ciclomotores y cuadríciclos ligeros 2. A los 17 años se pueden conducir motocicletas pequeñas de hasta 11 kW de potencia (y una relación potencia-peso que no supere los 0,1 kW/kg) y hasta 125 cc. También se pueden conducir triciclos con una potencia que no supere 15 kW 3. A los 19 años se pueden conducir motocicletas de hasta 35 kW de potencia (y una relación potencia-peso que no supere 0,2 kW/kg) y que no deriven de vehículos con una potencia de más del doble 4. A los 21 años se pueden conducir motocicletas cualquiera que sea su potencia, si se dispone de dos años de experiencia con la licencia para motocicletas de hasta 35 kW de potencia (y una relación potencia-peso que no supere 0,2 kW/kg) 5. A los 24 años se puede acceder directamente a la conducción de motocicletas cualquiera que sea su potencia
EEUU	No existe Ley Federal al respecto; la normativa vigente depende de cada uno de los Estados de la Unión.

TABLA N° 6. Fundación MAPFRE, 2016. Elaboración propia

PRÁCTICA DESTACADA: En Panamá, las personas mayores de dieciséis (16) años pueden solicitar un permiso provisional para conducir motocicletas en un horario

de 6:00 a.m. a 9:00 p.m.; sumado a esto, se exige el uso de casco y chaleco reflectivo.

RECOMENDACIÓN: *Armonizar las edades de acceso a los permisos de conducción, de modo que se tenga en cuenta la necesidad real, la madurez de los conductores y los posibles efectos en la seguridad de este tipo de usuarios de las vías de circulación.*

Progresividad en el acceso a la conducción

La progresividad en el acceso a la conducción de vehículos de dos ruedas a motor ha sido tradicionalmente la medida básica para favorecer una adquisición gradual de la experiencia necesaria para la conducción de motocicletas (sobre todo, teniendo en cuenta su mayor dificultad de manejo y control con respecto a otros tipos de vehículos a motor).

La forma más básica de progresividad es aquella que establece diferentes edades mínimas para la conducción de ciclomotores (vehículos con motores menos potentes y, por lo general, con limitación de su velocidad máxima) y motocicletas.

Este es el caso, por ejemplo, de Argentina, donde la Ley Nacional 24.449 en su Artículo 11 establece que para conducir moto vehículos en la vía pública se deben tener cumplidas las siguientes edades, según el caso (el texto siguiente corresponde a ley nacional pero hay variaciones en algunos municipios):

- ◇ Inc. b) Diecisiete años para la Clase A) Para ciclomotores, motocicletas y triciclos motorizados. Cuando se trate de motocicletas de más de 150 centímetros cúbicos de cilindrada, se debe haber tenido previamente por dos años habilitación para motos de menor potencia, excepto los mayores de 21 años
- ◇ Inc. c) Dieciséis años para ciclomotores, en tanto no lleven pasajero.

En el texto anterior, ya pueden observarse otras dos tipologías de progresividad:

- a. Aquella que distingue entre diferentes cilindradas de las motocicletas (como también sucede en Uruguay o Costa Rica, por ejemplo)
- b. Y aquella que hace referencia al transporte de pasajeros en el vehículo: los pasajeros, además de una posible fuente de distracción, pueden influir en la conducción de otros muchos modos y, sobre todo, dificultan el control del vehículo. Esta restricción también está vigente en Ecuador, por ejemplo.

El Distrito Federal de México incluye las dos siguientes restricciones para que los menores de edad puedan conducir los vehículos automotores que requieran licencia tipo A (motocicletas), mediante permisos temporales de conducir:

- ◇ Sólo serán válidos en un horario comprendido entre las 05:00 y las 24:00 horas.
- ◇ Queda prohibido conducir en manifestaciones, caravanas, procesiones, exhibiciones deportivas y demás tipos de concentraciones humanas;

En Portugal y España, continuando con los ejemplos, se permite conducir motocicletas de potencia superior a los 25 kW y con una relación potencia/peso superior a 0,16 kW/kg cuando el conductor ya estado habilitado por lo menos durante dos años a conducir vehículos de categoría A (automóviles) o sea mayor de 21 años y haya superado una prueba práctica con motocicletas de potencia igual o superior a 35 kW.

La siguiente tabla muestra la progresividad en el sistema de acceso a la conducción de motocicletas en Gran Bretaña:

Categoría de licencia	Vehículos que se pueden conducir	Requisitos para la licencia	Edad mínima
AM	Ciclomotores con un rango de velocidades de entre 25 km/h y 45 km/h	Formación básica obligatoria (en inglés, <i>Compulsory basic training</i> CBT), examen teórico, examen práctico	16
AM	Triciclos pequeños (de hasta 50 cc y menos de 4 kW)	Formación básica obligatoria, examen teórico, examen práctico	16
AM	Cuadriciclos ligeros (con un peso inferior a 350 kg y una velocidad máxima de 45 km/h)	Formación básica obligatoria, examen teórico, examen práctico	16
Q	Igual que AM, además de ciclomotores de 2 o 3 ruedas con una velocidad máxima de 25 km/h	Se otorga con la licencia AM	16
A1	Motocicletas pequeñas con hasta 11 kW de potencia (y una relación potencia/peso que no supere 0,1 kW/kg) y 125 cc	Formación básica obligatoria, examen teórico, examen práctico	17
A1	Triciclos a motor con una potencia que no supere 15 kW	Formación básica obligatoria, examen teórico, examen práctico	17
A2	Motocicletas de tamaño medio con hasta 35 kW de potencia (y una relación potencia/peso que no supere 0,2 kW/kg); la motocicleta no puede estar derivada de un vehículo que tenga más del doble de su potencia	Acceso directo: formación básica obligatoria, examen teórico y práctico	No
A	Motocicletas sin límite de tamaño o potencia, con o sin sidecar, y triciclos a motor con potencia superior a 15 kW	Acceso directo: formación básica obligatoria, examen teórico y práctico (se deben haber cumplido 24 años)	No

TABLA N° 7. Fundación MAPFRE, 2016. Elaboración propia

PRACTICA DESTACADA: En Brasil, después de ser considerado apto en los exámenes teórico y práctico, el conductor pasa por un período de “experiencia” de un año. Así, la Cartera Nacional de Habilitación (CNH) definitiva se concederá al conductor al término de un año (período del Permiso para Conducir), desde que no haya cometido ninguna infracción de naturaleza grave o gravísima, es decir, reincidente en infracción media (CTB art. 148 § 3º).

RECOMENDACIÓN: Armonizar los criterios utilizados para definir la progresividad de acceso a la conducción de vehículos de dos ruedas, basados en la experiencia de aquellos países que ya lo implementan y en los datos de mortalidad por rango de edad, donde claramente se demuestra que los más jóvenes son los más perjudicados.

Exámenes teóricos y prácticos para la obtención del permiso o licencia

Según la información recabada en esta actualización al estudio publicado en 2013, todos los países, excepto México, exigen algún tipo de pruebas o exámenes teóricos y prácticos para la obtención del permiso o licencia de conducción de vehículos de dos ruedas a motor; del mismo modo, Estados Unidos de Norteamérica, no dispone de una Ley Federal que exija este tipo de pruebas.

A continuación, la siguiente tabla recopila la transcripción (literal o resumida) del texto legal que establece los requisitos para la obtención de la licencia, permiso o autorización de conducción de vehículos de dos o tres ruedas a motor en los países incluidos en el presente estudio:

País	Texto legal (transcripción literal o resumida) en relación a los requisitos (principalmente, pruebas o exámenes) para la obtención de la autorización para la conducción de vehículos de dos ruedas a motor
Argentina	<p>LEY 24.449/1994</p> <p>ART 14 – (establece dentro de los requisitos para la obtención de la licencia de conducir):</p> <p>a) La autoridad jurisdiccional expedidora debe requerir del solicitante:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Saber leer y para los conductores profesionales también escribir. 4. Un examen teórico de conocimientos sobre conducción, señalamiento y legislación, estadísticas sobre accidentes y modo de prevenirlos. 5. Un examen teórico práctico sobre conocimientos simples de mecánica y detección de fallas sobre elementos de seguridad del vehículo. Funciones del equipamiento e instrumental. 6. Un examen práctico de idoneidad conductiva que incluirá las siguientes fases: <ol style="list-style-type: none"> 6.1. Simulador de manejo conductivo. 6.2. Conducción en circuito de prueba o en área urbana de bajo riesgo
Brasil	<p>LEY FEDERAL 9.503/1997 (CODIGO DE TRAFICO BRASILEÑO, CTB)</p> <p>ART 147 – El solicitante de la licencia deberá someterse a exámenes realizados por el órgano ejecutivo de tránsito, en el siguiente orden:</p> <p>III – escrito, sobre legislación de tránsito;</p> <p>IV – de nociones de primeros auxilios, conforme a la reglamentación de CONTRAN;</p> <p>V – de conducción vehicular, realizado en la vía pública, en un vehículo de la categoría para la que este habilitándose.</p> <p>§ 1. Los resultados de las pruebas y la identificación de sus examinadores se grabarán en RENACH. (Párrafo único del Renumerado por la Ley N ° 9602, 1998)</p>

Chile LEY 18.290/2012

ART 13 –Los postulantes a licencia de conductor deberán reunir los siguientes requisitos generales:

2) Acreditar conocimientos teóricos y prácticos de conducción, así como de las disposiciones legales y reglamentarias que rigen al tránsito público;

ART 14 – Los requisitos para obtener las licencias se acreditarán de la siguiente manera:

B) LICENCIA NO PROFESIONAL Y LICENCIA ESPECIAL

2º.- La idoneidad física y psíquica de los postulantes, sus conocimientos teóricos y prácticos de conducción, así como de las disposiciones legales y reglamentarias que rigen el tránsito público, serán acreditadas por medio de un certificado expedido, conjuntamente, por el Jefe del Gabinete Técnico del Departamento de Tránsito y Transporte Público Municipal y por el médico del mismo, después de haber examinado al postulante para establecer los factores indicados y los exámenes teóricos y prácticos de conducción rendidos por aquél.

Colombia LEY 1.383/2010

ART 5 – El artículo 19 de la LEY 769/2002, quedará así:

Artículo 19. Requisitos. Podrá obtener por primera vez una licencia de conducción para vehículos, quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:

Para vehículos de servicio diferente del servicio público:

1. Saber leer y escribir.
3. Aprobar un examen teórico-práctico de conducción para vehículos particulares que realizarán los organismos de tránsito de acuerdo con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, o presentar un certificado de aptitud en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística debidamente aprobado por el Ministerio de Educación Nacional en coordinación con el Ministerio de Transporte.

Costa Rica LEY 9.078/2012

ART 80 – Especificidad del examen práctico

El examen práctico al que se refiere el inciso e) del artículo 84 de esta ley debe realizarse en los vehículos que presenten las características propias del tipo de licencia a la que el conductor aspira; podrá realizarse con un vehículo de transmisión manual, automática o acorde con otra tecnología. En el caso de las licencias clase A y B, los vehículos que se utilicen para realizar el examen práctico deberán superar los límites máximos de peso y potencia requeridos para la obtención del tipo de licencia inmediata inferior a la solicitada.

ART 84 – Requisitos para la licencia de conducir. Para obtener por primera vez cualquier clase de licencia de conducir, el solicitante debe cumplir los siguientes requisitos:

b) Saber leer y escribir. Si la persona presenta algún tipo de limitación de aprendizaje, cognitiva o similar, el solicitante podrá sustituir este requisito con los cursos especiales que establezca la Dirección General de Educación Vial. A las personas con discapacidad se les deberán garantizar las adecuaciones y los servicios de apoyo necesarios durante la instrucción del curso.

d) Aprobar el curso básico de educación vial, cuyos requisitos se establecerán mediante reglamento.

e) Aprobar el examen práctico para el tipo de licencia a la que se aspira, de conformidad con las disposiciones que para ese efecto establezcan las autoridades competentes.

Ecuador

Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial SIN NUMERO/2012

ART 128 – No se otorgará licencia para conducir vehículos a motor a quien no presente el correspondiente título o certificado de conductor profesional o no profesional, respectivamente, debidamente conferido por las escuelas, institutos técnicos, escuelas politécnicas y universidades autorizados.

Las licencias de conductor profesional y no profesional se concederán a los ciudadanos que cumplan con los siguientes requisitos:

2. Título o certificado de conductor profesional o no profesional respectivamente; en el caso de los aspirantes a conductores profesionales, el curso se deberá aprobar, además, con una asistencia a clases de al menos el 95%.

4. Haber aprobado la educación básica para licencias no profesionales (A, B y F); y, haber aprobado el primero de bachillerato para licencias profesionales (A1, C, C1, D, D1, E, E1 y G).

ART 150 – Las personas que hayan obtenido el título de conductor profesional o no profesional deberán obligatoriamente rendir las siguientes pruebas ante la Agencia Nacional de Tránsito o sus correspondientes Unidades Administrativas: teóricas, prácticas,

- El Salvador Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial DECRETO 61/1996
- ART 155 – Para la obtención de una Licencia por primera vez, el solicitante debe cumplir los siguientes requisitos:
1. Saber leer y escribir.
 5. Haber obtenido su permiso de aprendizaje y completado satisfactoriamente el período de aprendizaje temporal.
 6. Presentar a la Dirección General de Tránsito, solicitud por escrito, para la obtención de licencia de conducir, debiendo acompañar la siguiente documentación:
 - a) Los exámenes teórico, práctico y visual, debidamente aprobados;
 7. Los exámenes Teórico y Práctico que se rindieren, deberán evaluar los contenidos siguientes:
 - a) Nociones Generales sobre el Reglamento General de Tránsito, conocimiento particular sobre las reglas de conducción de vehículos, el conocimiento del lenguaje convencional y la nomenclatura de lugar o lugares donde circulará;
 - b) Práctica en la conducción de vehículos, para cada tipo de licencia a obtener;

Guatemala	<p>DECRETO 132 - 96</p> <p>ART 25 – PRIMERA LICENCIA. Para obtener por primera vez licencia de conducir se requiere:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Saber leer y escribir el idioma oficial que rija en el territorio nacional. Si el solicitante es analfabeto, el Departamento podrá realizar pruebas especiales para establecer su nivel de conocimientos. b. Aprobar los exámenes teóricos y prácticos respectivos; <p>ART 28 – Especificaciones de las pruebas y de los examinadores. Todo lo relacionado con las especificaciones de tiempos, lugares, dimensiones, tipos de examinadores, su preparación, tipos o forma de preguntas, definición de recorridos y otros aspectos concernientes a pruebas de tránsito, tanto teóricas como prácticas, será determinado por el departamento de Tránsito.</p>
-----------	---

México No hay requisitos a nivel Federal

REGLAMENTO PARA EL CONTROL VEHICULAR Y DE LICENCIAS Y PERMISOS PARA CONDUCIR EN EL DISTRITO FEDERAL (2007)

ART 18 – Las licencias para conducir expedidas por la Secretaría serán:

I. Tipo A, ... , válida para conducir motocicletas, bicimotos, triciclos automotores, tetramotos, motonetas, ...;

ART 19 – Para la expedición de la licencia para conducir Tipo A, el interesado presentará la solicitud correspondiente en los formatos que al efecto emita la Secretaría, mediando declaración bajo protesta de decir verdad que los datos manifestados son correctos, que está capacitado para conducir y que conoce la normatividad en materia de tránsito.

ART 23 – Los conductores a los que se les expidan licencias para conducir están obligados a la actualización permanente en materia de capacitación y cultura vial, que garantice la seguridad de las personas.

ART 25 – Los menores de edad, mayores de 15 y menores de 18 años, pueden circular única y exclusivamente vehículos automotores que requieran licencia Tipo A, mediante permisos temporales para conducir...

ART 26 – Para la expedición del permiso para conducir, se requiere la presentación ...

VI. Constancia de curso de manejo impartido por un centro educativo autorizado por la Secretaría, que establezca la aptitud del menor para conducir;

Nicaragua Según el sitio web de la Policía Nacional de Tránsito de Nicaragua (<http://www.transitonacional.gob.ni/requisitos-y-tramites>)
“La Licencia Ordinaria: Se extenderá a toda persona que por primera vez solicite licencia de Conducir, que sea mayor de edad.... Los requisitos son:
3. Certificado que emite el Centro de Educación Vial.
“La Licencia de Menor de Edad: Se extenderá a toda persona que por primera vez solicite licencia de conducir, demostrando que aún no ha alcanzado la mayoría de edad y que es mayor de dieciséis años. Los requisitos son:
2. Certificado que emite el Centro de Educación Vial.

Panamá	<p>DECRETO EJECUTIVO 640/2006</p> <p>ART 113 – Los aspirantes que soliciten una licencia de conducir deberán cumplir con los requisitos que se indican a continuación para optar por primera vez por una licencia Tipo “A”, “B”, “C” y “D”:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Someterse a exámenes teóricos y prácticos de acuerdo al procedimiento establecido por la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre. 2) Tomar el curso de capacitación dictado por la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre o su agente autorizado, en el que se acredite que el aspirante es apto para conducir el tipo de vehículo correspondiente a la solicitud. <p>ART 118 – Las personas mayores de dieciséis (16) años pueden solicitar un permiso provisional para conducir automóviles particulares y motocicletas en un horario de 6:00 a.m. a 9:00 p.m. El permiso se mantendrá vigente hasta que el menor cumpla los dieciocho (18) años de edad. Para obtener este permiso provisional, se deben cumplir los requisitos que se indican a continuación:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Someterse a exámenes teóricos y prácticos de acuerdo al procedimiento establecido por la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre. b. Tomar el curso de capacitación dictado por la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre o su agente autorizado, en el que se acredite que el aspirante es apto para conducir el tipo de vehículo correspondiente a la solicitud.
Perú	<p>DECRETO SUPREMO 040/2008-MTC</p> <p>ART 13 – Requisitos para obtener licencia de conducir</p> <p>Categoría II-a o b:</p> <ol style="list-style-type: none"> d) Certificado de aprobación del examen de normas de tránsito e) Aprobar el examen de manejo para la categoría
Puerto Rico	<p>LEY 107/2007</p> <p>ART 3.06. A – Requisitos para Obtener el Endoso de Conducir Motocicletas. Toda persona que se autorice a conducir una motocicleta en Puerto Rico deberá cumplir con los siguientes requisitos:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Estar capacitado mental y físicamente para ello. b) Estar previamente autorizado para conducir vehículos de motor. c) Haber tomado un adiestramiento para conducir motocicletas y sobre las disposiciones de la Ley de Tránsito de Puerto Rico en lugares designados y autorizados por el Secretario y que los mismos sean ofrecidos por instructores debidamente certificados por el Secretario o su representante autorizado. Este adiestramiento será requisito únicamente si la persona no obtiene la puntuación mínima necesaria para aprobar el examen teórico o práctico la primera vez que tome los mismos. d) Haber aprobado un examen teórico y práctico ofrecido por los instructores de la Directoría de Servicios al Conductor (DISCO) debidamente certificados por el Secretario en un área designada y autorizada por el mismo y obtener en su consecuencia una certificación de aprobación de parte del instructor.

Rep. Dominicana	<p>LEY 241/1967</p> <p>ART 31 – Requisitos que habrá de reunir toda persona que se autorice a conducir un vehículo de motor.</p> <p>a. (Modificado por la Ley 61-92, G. O. 9849). Toda persona autorizada a conducir vehículo de motor en la República Dominicana deberá:</p> <p>2. Saber leer y escribir.</p> <p>4. (Modificado Ley 61-92 de 1992, G. O. 9849). Poseer un permiso de aprendizaje que, a la fecha de la solicitud de examen práctico, tenga no menos de cuarenta y cinco (45) días, contados desde la fecha de su expedición, con excepción de los permisos de aprendizaje para la Licencia de Conductor de Motociclos; a los cuales se requerirá, para tener derecho a examen, que tengan no menos de treinta (30) días. Este permiso de aprendizaje no será necesario cuando la persona posea una Licencia de Conducir, excepto de conductor de Motociclos y desee cambiar tal licencia por otra de categoría superior autorizada por la ley.</p> <p>5. Haberse sometido a un examen teórico y práctico, de acuerdo con el tipo de licencia solicitada.</p> <p>6. Ser una persona de solvencia moral suficiente para conducir un vehículo de motor con la debida consideración a la seguridad pública, para lo cual deberá presentar un certificado de buena conducta expedido por el Procurador Fiscal de su jurisdicción, cuya validez será de treinta (30) días contados a partir de la fecha en que me expedido, así como cualquier otro documento que para estos fines exija el Director.</p>
Uruguay	<p>LEY 18.191/2007</p> <p>ART 26 – De las habilitaciones para conducir.</p> <p>3) Para obtener la habilitación para conducir, el aspirante deberá aprobar:</p> <p>B) Un examen teórico de las normas de tránsito.</p> <p>C) Un examen práctico de idoneidad para conducir.</p> <p>Los referidos exámenes y los criterios de evaluación de los mismos serán únicos en todo el país.</p>
Bolivia	<p>REGLAMENTO TECNICO OPERATIVO DE LICENCIAS PARA CONDUCIR VEHICULOS TERRESTRES</p> <p>ART 13 –</p> <p>CATEGORÍAS M, P, T y A (Primera Licencia para Conducir)</p> <p>- Certificado Aprobación Examen de Habilidades de Conducción otorgado por Escuelas de Conducción acreditadas por el SEGIP-SEGELIC.</p>
Cuba	<p>LEY 109/2010</p> <p>ART 270 – El aspirante a la obtención de una licencia de conducción, de cualesquiera de las categorías establecidas en el presente Código, se somete, previamente, a exámenes médico, teórico y práctico.</p> <p>ART 273 – El Ministerio del Interior realiza los exámenes teórico y práctico con vistas a determinar el conocimiento del aspirante de las reglas del tránsito y su destreza en la conducción del tipo de vehículo que ampara la categoría de licencia de conducción que solicita, así como cualquier otro requisito de habilidad mecánica que se establezca.</p>

Paraguay	LEY 5016/2014 ART 25 – Requisitos. La autoridad municipal, antes de emitir una licencia de conducir, debe requerir del solicitante: a) Saber leer y escribir en el idioma español y/o guaraní. Exceptuándose en los casos de categoría de licencia “Extranjero”. d) Un examen teórico de conocimientos sobre conducción, señalización, legislación, accidentes y modo de prevenirlos. e) Un examen teórico práctico sobre conocimientos simples de mecánica y detección de fallas sobre elementos de seguridad del vehículo. Funciones del equipamiento e instrumental. f) Un examen práctico de idoneidad conductiva
----------	--

Venezuela	GACETA OFICIAL 5.420/1988 ART 203 – Son requisitos para la obtención de licencia además de los requisitos establecidos en el artículo 31 de la Ley de Tránsito Terrestre, los siguientes: 1. Saber leer y escribir. 2. Poseer suficientes conocimientos y aptitudes para conducir el tipo de vehículo a cuya licencia de conducir aspira y de las disposiciones legales y reglamentarias que rigen al tránsito terrestre. 4. Aprobar el curso y exámenes correspondientes, según lo dispuesto en la Ley.
-----------	--

España	<p>Real Decreto Legislativo 6/2015 - Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.</p> <p>ART 61 – Permisos y licencias de conducción.</p> <p>1. La conducción de vehículos a motor y ciclomotores exigirá haber obtenido previamente el preceptivo permiso o licencia de conducción dirigido a verificar que el conductor tenga los requisitos de capacidad, conocimientos y habilidad necesarios para la conducción del vehículo, en los términos que se determine reglamentariamente.</p> <p>Real Decreto 818/2009 - Reglamento General de Conductores</p> <p>ART 43 – Pruebas a realizar.</p> <p>1. Las pruebas a realizar para obtener autorización administrativa para conducir serán las siguientes:</p> <p>b) Pruebas de control de conocimientos.</p> <p>3. Las pruebas de control de conocimientos comprenderán:</p> <p>a) Prueba de control de conocimientos común.</p> <p>b) Prueba de control de conocimientos específicos.</p> <p>4. Las pruebas de control de aptitudes y comportamientos comprenderán:</p> <p>a) Prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado.</p> <p>b) Prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general.</p> <p>ART 48 – Prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado.</p> <p>1. El contenido de la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado se orientará a comprobar la destreza y habilidad de los aspirantes en el dominio y manejo del vehículo y sus mandos.</p> <p>ART 49 – Prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general.</p> <p>1. Los aspirantes al permiso de conducción, excepto al de la clase AM, previamente a la realización de la prueba de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general, deberán demostrar, en cuanto sea compatible con el vehículo, que son capaces de prepararse para una conducción segura.</p> <p>ART 52 – Forma de realizar las pruebas de control de conocimientos.</p> <p>1. Las pruebas de control de conocimientos se harán de modo que se garantice que el aspirante posee los conocimientos adecuados. Con carácter general, se realizarán por procedimientos informáticos. El aspirante seleccionará las respuestas que considere correctas entre las propuestas para cada pregunta.</p>
--------	--

Portugal	<p>DECRETO LEY 44/2005</p> <p>ART 126 – Requisitos para la obtención de los títulos de conducción</p> <p>1-Puede obtener el título de conducción quien cumpla con los siguientes requisitos en forma acumulativa:</p> <p>e) haya aprobado el respectivo examen de conducir;</p> <p>f) sepa leer y escribir.</p> <p>7- Están determinados por la regulación:</p> <p>b) las pruebas constitutivas de los exámenes de conducción;</p>
Gran Bretaña	<p>https://www.gov.uk/driving-theory-test</p> <p>Si quieres montar una motocicleta se necesita aprobar el examen teórico de conducir antes de reservar la prueba práctica de la motocicleta.</p> <p>https://www.gov.uk/motorcycle-practical-test</p> <p>La prueba práctica montar motocicleta está diseñada para ver si usted:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. puede montar con seguridad en diferentes condiciones de la carretera y del tráfico 2. conoce el código de circulación y puede mostrar esto a través de las aptitudes del conductor <p>Usted pasara la prueba de conducción si puede mostrar el nivel requerido. Es necesario tener una licencia de conducir provisional para tomar el examen teórico de conducir.</p> <p>https://www.gov.uk/motorcycle-practical-test/what-happens-during-the-motorcycle-practical-test</p> <p>Normas de vestimenta - Usted tiene que usar:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Un casco de motocicleta que cumpla con las normas de seguridad británicas 2. Botas de motocicleta u otro calzado resistente que proporciona apoyo y protección del tobillo 3. Pantalones de tejido o de cuero o pantalones de mezclilla (jeans) pesados 4. Una chaqueta textil o cuero o una chaqueta de mezclilla (jeans) pesada con varias capas por debajo 5. Los guantes de moto
EEUU	<p>No existe Ley Federal al respecto; la normativa vigente depende de cada uno de los Estados de la Unión.</p>

TABLA N° 8. Fundación MAPFRE, 2016. Elaboración propia

PRACTICA DESTACADA: En Argentina, la Ley Federal, se exige además de las pruebas teórico – prácticas generalmente aplicadas en el resto de los países, que el aspirante rinda un examen teórico – práctico sobre conocimientos simples de mecánica y detección de fallas sobre elementos de seguridad del vehículo, así como un examen práctico de idoneidad conductiva que incluye dos fases: un simulador de manejo conductivo y la conducción en circuito de prueba o en área urbana de bajo riesgo.

RECOMENDACIÓN: Establecer requisitos mínimos homogéneos en los países de la región, relativos a la formación mínima y las pruebas o exámenes para el acceso a la conducción de vehículos de dos ruedas a motor, con el fin de asegurar de la manera más fehaciente posible, la idoneidad del candidato para la conducción.

Reconocimientos médicos

Según la información recabada en esta actualización al estudio publicado en 2013, todos los países, excepto México y Puerto Rico, exigen algún tipo de reconocimiento médico, físico o psíquico, para la obtención del permiso o licencia de conducción de vehículos de dos ruedas a motor.

Estados Unidos de Norteamérica, no dispone de una Ley Federal que exija algún tipo de reconocimiento médico, físico o psíquico.

A continuación, la siguiente tabla recopila la transcripción (literal o resumida) del texto legal que establece los requisitos médicos o psicofísicos para la obtención de la licencia, permiso o autorización de conducción de vehículos de dos o tres ruedas a motor en los países incluidos en el presente estudio:

País	Texto legal (transcripción literal o resumida) en relación a los requisitos psicofísicos para la obtención de la autorización para la conducción de vehículos de dos ruedas a motor
Argentina	<p>LEY 24.449/1994</p> <p>ART 14 – REQUISITOS.</p> <p>a) La autoridad jurisdiccional expedidora debe requerir del solicitante:</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Una declaración jurada sobre el padecimiento de afecciones a las que se refiere expresamente la reglamentación. 3. Un examen médico psicofísico que comprenderá: <p>Una constancia de aptitud física; de aptitud visual; de aptitud auditiva y de aptitud psíquica, otorgada por profesional médico habilitado.</p>
Brasil	<p>LEY FEDERAL 9.503/1997 (CODIGO DE TRAFICO BRASILEÑO, CTB)</p> <p>ART 147 – El solicitante de la licencia deberá someterse a exámenes realizados por el órgano ejecutivo de tránsito, en el siguiente orden:</p> <p>I – de aptitud física y mental;</p> <p>II – evaluación psicológica preliminar y complementaria siempre que el conductor experimenta el ejercicio de un empleo remunerado en el vehículo, incluyendo esta evaluación para los otros candidatos sólo en el examen en la primera calificación. (Redacción modificada por la Ley N ° 10.350 de 2001)</p> <p>§ 1. Los resultados de las pruebas y la identificación de sus examinadores se grabarán en RENACH. (Párrafo único del Renumerado por la Ley N ° 9602, 1998)</p> <p>§ 2. El examen de aptitud física y mental es preliminar y renovable cada cinco años o cada tres años para los conductores que tengan más de sesenta y cinco años de edad, en el lugar de residencia o domicilio del examinado. (Incluido por la Ley N° 9602, 1998)</p>

Chile LEY 18.290/2012

ART 13 –Los postulantes a licencia de conductor deberán reunir los siguientes requisitos generales:

1) Acreditar idoneidad moral, física y psíquica;

4) Acreditar, mediante declaración jurada, que no es consumidor de drogas, estupefacientes o sustancias sicotrópicas prohibidas que alteren o modifiquen la plenitud de las capacidades físicas o síquicas, conforme a las disposiciones contenidas en la ley N° 20.000 y su Reglamento. La fiscalización del cumplimiento de esta disposición se hará de acuerdo con los artículos 182 y 183 de esta ley.

En Chile, todos los postulantes a licencia, así como los conductores que deben renovar el documento, deben acreditar condiciones de salud adecuadas. La evaluación médica se realiza en los mismos municipios que otorgan las licencias pudiendo el médico municipal solicitar exámenes especiales si lo estima necesario. La normativa se contiene en el DFL N°1/2007 de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizados de la Ley de Tránsito, y en el D.S. N° 170/85 del Ministerio de Transportes

Colombia LEY 1.383/2010

ART 5 – El artículo 19 de la LEY 769/2002, quedará así:

Artículo 19. Requisitos. Podrá obtener por primera vez una licencia de conducción para vehículos, quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:

Para vehículos de servicio diferente del servicio público:

4. Certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, expedido por un centro de reconocimiento de conductores habilitado por el Ministerio de Transporte y debidamente acreditado como organismo de certificación de personas en el área de conductores de vehículos automotores.

Parágrafo 1°. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, renovación, y refrendación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos, que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales, entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la phoria horizontal y vertical.

Costa Rica LEY 9.078/2012

ART 84 – Requisitos para la licencia de conducir

Para obtener por primera vez cualquier clase de licencia de conducir, el solicitante debe cumplir los siguientes requisitos:

c) Presentar un dictamen médico general realizado por un profesional en ciencias médicas, autorizado por el Colegio de Médicos y Cirujanos.

Ecuador	<p>Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial SIN NUMERO/2012</p> <p>ART 128 – Las licencias de conductor profesional y no profesional se concederán a los ciudadanos que cumplan con los siguientes requisitos:</p> <p>3. Aprobar los exámenes médicos, psicosenométricos, y teórico-prácticos correspondientes. El examen médico previsto será un examen visual, el mismo que también podrá ser realizado a través de equipos psicosenométricos;</p> <p>ART 150 – Los personas que hayan obtenido el título de conductor profesional o no profesional deberán obligatoriamente rendir las siguientes pruebas ante la Agencia Nacional de Tránsito o sus correspondientes Unidades Administrativas: ... psicosenométricas, exámenes médicos así como evaluaciones psicológicas. El examen médico previsto será un examen visual, el mismo que también podrá ser realizado a través de equipos psicosenométricos.</p>
El Salvador	<p>Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial DECRETO 61/1996</p> <p>ART 155 – Para la obtención de una Licencia por primera vez, el solicitante debe cumplir los siguientes requisitos:</p> <p>4. En los casos especiales tipificados por la Comisión Reguladora de Transporte Terrestre, deberá rendir satisfactoriamente un examen médico y de aptitudes físicas y psíquicas.</p> <p>6. Presentar a la Dirección General de Tránsito, solicitud por escrito, para la obtención de licencia de conducir, debiendo acompañar la siguiente documentación:</p> <p>a) Los exámenes teórico, práctico y visual, debidamente aprobados;</p> <p>d) Típeo de Sangre;</p> <p>c) Para los efectos de los exámenes establecidos en el numeral 4 de este artículo, los interesados deberán atenerse a los programas indicativos que establezca la Comisión</p>
Guatemala	<p>DECRETO 132 - 96</p> <p>ART 25 – PRIMERA LICENCIA. Para obtener por primera vez licencia de conducir se requiere:</p> <p>b. Presentar certificación de examen de la vista de acuerdo a lo disponga el departamento</p>
México	<p>REGLAMENTO de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal (2012)</p> <p>No hay exigencias</p> <p>REGLAMENTO DE TRÁNSITO METROPOLITANO (20 DE JUNIO DE 2007)</p> <p>No hay exigencias.</p>

Nicaragua	<p>LEY 856/2014 (reforma y adiciona artículos a la LEY 431/2003)</p> <p>ART 146 – Exámenes especiales para la emisión de licencias de conducir</p> <p>En todos los casos, los ciudadanos que tengan licencia de conducir, al momento de la renovación de ésta, deberán practicarse un examen de la vista, los que serán realizados por la Cruz Roja Nicaragüense, conforme parámetros establecidos en coordinación con la Autoridad de Aplicación de la presente Ley.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Examen de vista; 2) Examen de sangre; 3) Examen psicológico; <p>Estos exámenes harán constar que la capacidad visual y psicológica del interesado es óptima para conducir.</p> <p>Según el sitio web de la Policía Nacional de Tránsito de Nicaragua (http://www.transitonacional.gob.ni/requisitos-y-tramites)</p> <p>“La Licencia Ordinaria: Se extenderá a toda persona que por primera vez solicite licencia de Conducir, que sea mayor de edad ... Los requisitos son:</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Certificado de aptitud física emitido por el Ministerio de Salud. 6. Examen psíquica emitido por la Cruz Roja expresando que el solicitante está apto para obtener licencia de conducir. 7. Examen vigente de la vista y de sangre emitido por la Cruz Roja. <p>“La Licencia de Menor de Edad: Se extenderá a toda persona que por primera vez solicite licencia de conducir, demostrando que aún no ha alcanzado la mayoría de edad y que es mayor de dieciséis años. Los requisitos son:</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Certificado de aptitud física emitido por el Ministerio de Salud. 6. Certificado de aptitud psíquica emitido por la Cruz Roja expresando que el solicitante está apto para obtener licencia de conducir. 7. Examen vigente de la vista y de sangre emitido por la Cruz Roja
-----------	--

Panamá	<p>DECRETO EJECUTIVO 640/2006</p> <p>ART 113 – Los aspirantes que soliciten una licencia de conducir deberán cumplir con los requisitos que se indican a continuación para optar por primera vez por una licencia Tipo “A”, “B”, “C” y “D”:</p> <p>3) Presentar tipo de sangre.</p> <p>4) Someterse a exámenes auditivos y visuales.</p> <p>ART 118 – Las personas mayores de dieciséis (16) años pueden solicitar un permiso provisional para conducir automóviles particulares y motocicletas en un horario de 6:00 a.m. a 9:00 p.m. El permiso se mantendrá vigente hasta que el menor cumpla los dieciocho (18) años de edad. Para obtener este permiso provisional, se deben cumplir los requisitos que se indican a continuación:</p> <p>c. Someterse a exámenes auditivos y visuales.</p> <p>d. Presentar:</p> <p>d.4 Tipo de sangre.</p> <p>d.5 Certificado médico de salud física y mental.</p> <p>d.6 Resultado negativo en el examen sobre consumo de estupefacientes</p>
Perú	<p>DECRETO SUPREMO 040/2008-MTC</p> <p>ART 13 – Requisitos para obtener licencia de conducir</p> <p>Categoría II-a o b:</p> <p>c) Certificado Médico de Aptitud Psicosomática</p>
Puerto Rico	No hay exigencias

Rep. Dominicana	<p>LEY 241/1967</p> <p>ART 31 – Requisitos que habrá de reunir toda persona que se autorice a conducir un vehículo de motor.</p> <p>a. (Modificado por la Ley 61-92, G. O. 9849). Toda persona autorizada a conducir vehículo de motor en la República Dominicana deberá:</p> <p>1. Estar capacitada mental y físicamente para ello.</p> <p>ART 32 – Capacidad Mental y Física necesaria para conducir. (Modificado por la Ley 160 del 1971, G.O. 9232).</p> <p>a. Toda persona que solicite la expedición de un permiso de aprendizaje deberá acompañar su solicitud de una certificación de un médico de la Dirección General de Tránsito Terrestre o de un médico que el Director autorice, donde dicho médico haga constar que, de acuerdo con el examen físico que le hiciera al solicitante, éste se encuentra físicamente capacitado y sin aparente incapacidad mental para conducir un vehículo de motor por las vías públicas. Esta certificación deberá hacerse en el formulario que para ese fin autorice el Director.</p> <p>b. El certificado médico exigido para la expedición del permiso de aprendizaje debe ser presentado por el solicitante al Director dentro de un plazo no mayor de treinta (30) días a partir de la fecha de su expedición. Pasado este plazo el certificado se considerará sin validez. Cuando se solicite la licencia de conducir, el Director requerirá una nueva certificación médica si hubiere transcurrido más de un (1) año desde la fecha en que se sometió la certificación anterior, y si el solicitante está exento del requisito de aprendizaje, el Director le requerirá la referida certificación.</p> <p>En caso de renovación de licencia de conducir se exigirá también la certificación médica anterior, la cual podrá ser expedida en este caso por uno de los médicos debidamente autorizado para ello por el Director, de común acuerdo con la Asociación Médica oficialmente reconocida por el Estado. Esta certificación deberá ser presentada al Director a más tardar treinta (30) días después de la fecha de su expedición en el formulario que para estos fines se autorice.</p>
Uruguay	<p>LEY 18.191/2007</p> <p>ART 26 – De las habilitaciones para conducir.</p> <p>3) Para obtener la habilitación para conducir, el aspirante deberá aprobar:</p> <p>A) Un examen médico sobre sus condiciones psicofísicas.</p> <p>Los referidos exámenes y los criterios de evaluación de los mismos serán únicos en todo el país</p>
Bolivia	<p>REGLAMENTO TECNICO OPERATIVO DE LICENCIAS PARA CONDUCIR VEHICULOS TERRESTRES</p> <p>ART 13 –</p> <p>CATEGORÍAS M, P, T y A (Primera Licencia para Conducir)</p> <p>- Certificado Médico (Tipo Sanguíneo, Evaluación Física, Visual, Auditiva, otorgado por Instituciones de Salud acreditadas por el SEGIP-SEGELIC.</p>

Cuba	<p>LEY 109/2010</p> <p>ART 270 – El aspirante a la obtención de una licencia de conducción, de cualesquiera de las categorías establecidas en el presente Código, se somete, previamente, a exámenes médico, teórico y práctico.</p> <p>ART 272 – El Ministerio de Salud Pública establece y realiza los exámenes médicos y psicofisiológicos, para diagnosticar si el aspirante padece alguna enfermedad o presenta una discapacidad total o parcial que le impida conducir.</p>
Paraguay	<p>LEY 5.016/2014</p> <p>ART 25 – Requisitos. La autoridad municipal, antes de emitir una licencia de conducir, debe requerir del solicitante:</p> <ul style="list-style-type: none">b) Una declaración jurada sobre el padecimiento de afecciones y/o adicciones que tuviere.c) Un examen médico psicofísico que comprenderá una constancia de aptitud física, visual, auditiva y psíquica para conducir un automotor.g) Certificado de conocimientos básicos de primeros auxiliosh) Comprobante de tipificación sanguínea, expedido por el Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social o laboratorio habilitado. <p>Las personas que padezcan daltonismo, tengan visión monocular o limitación auditiva y aquellas con discapacidades en las extremidades u otras partes del cuerpo, pero que puedan conducir con las prótesis pertinentes o en vehículos especiales adaptados a su discapacidad, podrán obtener la licencia habilitante específica, siempre que satisfagan los demás requisitos.</p>
Venezuela	<p>GACETA OFICIAL 5.420/1988</p> <p>ART 203 – Son requisitos para la obtención de licencia además de los requisitos establecidos en el artículo 31 de la Ley de Tránsito Terrestre, los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none">3. Poseer condiciones físicas y psicológicas* para conducir el vehículo a cuya licencia se aspira. <p>*NOTA: No se requiere para licencias de segundo grado</p>

<p>España</p>	<p>Real Decreto 818/2009 - Reglamento General de Conductores ART 43 – Pruebas a realizar.</p> <p>1. Las pruebas a realizar para obtener autorización administrativa para conducir serán las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Pruebas de aptitud psicofísica. c) Pruebas de control de aptitudes y comportamientos. <p>2. Las pruebas de aptitud psicofísica tendrán por objeto dejar constancia de que no existe enfermedad o deficiencia que pueda suponer incapacidad para conducir asociada con:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) La capacidad visual. b) La capacidad auditiva. c) El sistema locomotor. d) El sistema cardiovascular. e) Trastornos hematológicos. f) El sistema renal. g) El sistema respiratorio. h) Enfermedades metabólicas y endocrinas. i) El sistema nervioso y muscular. j) Trastornos mentales y de conducta. k) Trastornos relacionados con la adicción a drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. l) Aptitud perceptivo-motora. m) Cualquier otra afección no mencionada en los apartados anteriores que pueda suponer una incapacidad para conducir o comprometer la seguridad vial.
<p>Portugal</p>	<p>DECRETO LEY 44/2005</p> <p>ART 126 – Requisitos para la obtención de los títulos de conducción</p> <p>1- Puede obtener el título de conducción quien cumpla con los siguientes requisitos en forma acumulativa:</p> <ul style="list-style-type: none"> b) Tener la necesaria condición física, mental y psicológica; <p>7-Están determinados por la regulación:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Los requisitos mínimos de aptitud física, mental y psicológica para el ejercicio de la conducción y los medios de prueba de los mismos;

<p>Gran Bretaña</p>	<p>https://www.gov.uk/motorcycle-practical-test/what-happens-during-the-motorcycle-practical-test</p> <p>La prueba de la vista: Tiene que leer correctamente un número de matrícula de un vehículo estacionado.</p> <p>El vehículo estará al menos a 20 metros de distancia si tiene un número de matrícula de nuevo estilo, y 20,5 metros de distancia si tiene una placa con el número de estilo antiguo.</p> <p>Las placas de matrícula de nuevo estilo comienzan con 2 letras seguidas de 2 números, por ejemplo AB51 ABC.</p> <p>Se reprueba el examen si no se puede pasar la prueba de la vista.</p> <p>https://www.gov.uk/driving-medical-conditions</p> <p>Debe informar a la DVLA acerca de una condición médica o discapacidad. Debe informar a DVLA si tiene una licencia de conducir y:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. usted desarrolla una condición médica o discapacidad de "declaración obligatoria" 2. una condición o discapacidad ha empeorado desde que obtuvo su licencia <p>Condiciones de declaración obligatoria son cualquier cosa que pueda afectar su capacidad para conducir con seguridad. Estos pueden incluir:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. epilepsia 2. accidentes cerebrovasculares 3. otras condiciones de salud neurológica y mental 4. discapacidad física 5. impedimentos visuales <p>Como debe informar a la DVLA</p> <p>Compruebe si es necesario informarle a la DVLA sobre su estado para encontrar los formularios o cuestionarios que necesita. La dirección que necesita está en las formas. Existen diferentes formas para diferentes condiciones y discapacidades.</p> <p>Póngase en contacto con DVLA si no está seguro de qué hacer.</p> <p>Usted podría recibir una multa de hasta 1.000 £ si usted no le informa a la DVLA acerca de una condición que pueda afectar su capacidad para conducir con seguridad. También podría ser procesado si usted tiene un accidente.</p>
<p>EEUU</p>	<p>No existe Ley Federal al respecto; la normativa vigente depende de cada uno de los Estados de la Unión.</p>

TABLA N° 9. Fundación MAPFRE, 2016. Elaboración propia

Como es obvio, queda fuera del alcance de este trabajo, por otro lado, valorar los niveles de exigencia de dichas pruebas de aptitud.

PRACTICA DESTACADA: En Chile, todo postulante a la obtención de una licencia, así como los conductores que deben renovar el documento, deben acreditar condiciones de salud adecuadas; asimismo, debe acreditar, mediante declaración jurada, que no es consumidor de drogas, estupefacientes o sustancias sicotrópicas prohibidas que alteren o modifiquen la plenitud de las capacidades físicas o síquicas.

RECOMENDACIÓN: Establecer requisitos mínimos homogéneos en los países de la región, relativos a las condiciones y exámenes psicofísicos para el acceso a la conducción de vehículos de dos ruedas a motor.

2.2.5. Luces de conducción diurna y motocicletas

Según los estudios de siniestralidad de motocicletas realizados en todo el mundo, un porcentaje considerable de accidentes de este tipo de vehículos se produce cuando el conductor del “otro” vehículo no ve al ciclomotorista o motociclistas con tiempo suficiente para evitar la colisión.

La utilización de ropa o chalecos de alta visibilidad puede ser una medida de prevención muy relevante para aumentar la visibilidad de los usuarios de vehículos de dos ruedas a motor y, de hecho, Colombia, Costa Rica, Ecuador, Guatemala, Panamá, Paraguay, Perú, Puerto Rico, Uruguay, Venezuela, lo hacen obligatorio a nivel legal.

Otra medida alternativa o complementaria y, en realidad, la más utilizada en los países desarrollados, es circular con las luces delanteras encendidas en los vehículos de dos ruedas a motor. Los países incluidos en este estudio se pueden clasificar en aquellos en donde el uso de luces de conducción diurna, como se las denomina, es obligatorio y países en donde no lo es:

1. Sí es obligatorio en: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, México, Panamá, Puerto Rico, Uruguay, Paraguay, Venezuela (además de España y Portugal)
2. NO es obligatorio en: Ecuador, Nicaragua, Perú, República Dominicana, Bolivia, Cuba, (tampoco en Estados Unidos de Norteamérica)
3. Recomienda su uso: Gran Bretaña

La siguiente gráfica muestra la distribución porcentual entre los 19 (diecinueve) países latinoamericanos que sí exigen que las motocicletas circulen con las luces encendidas durante el día y países que no lo exigen:



GRAFICO N° 23. Fundación MAPFRE, 2016. Elaboración propia.

Por otro lado, sería muy interesante conocer cuál es el porcentaje de vehículos de dos ruedas a motor que, en la práctica, circulan durante el día con las luces delanteras encendidas. Lamentablemente, no se trata de un parámetro que esté disponible habitualmente.

PRÁCTICA DESTACADA: La utilización de ropa o chalecos de alta visibilidad en forma complementaria a la utilización de las luces diurnas; 10 (diez) de los 19 (diecinueve) países incluidos en esta actualización, lo hacen obligatorio a nivel legal.

RECOMENDACIÓN: Hacer obligatorio por ley, la utilización de las luces de conducción diurna en el caso de los vehículos de dos ruedas a motor, fiscalizando en forma permanente su uso.

2.2.6. Revisiones técnicas exigidas a las motocicletas

El estado técnico de los vehículos es otro de los parámetros más relevantes desde el punto de vista de la prevención de siniestros provocados por fallos mecánicos. A partir de la información relevada, los países incluidos en este estudio se pueden clasificar en aquellos en donde las revisiones o inspecciones técnicas, mecánicas o de contaminantes, son obligatorias y en países en donde no lo es:

- ◇ Sí son obligatorias en: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Panamá, Perú, Puerto Rico, Paraguay, Venezuela y Cuba (además de en España, Portugal y Gran Bretaña)
- ◇ NO son obligatorias en: Guatemala, México, Nicaragua, República Dominicana, Uruguay y Bolivia (tampoco lo es por Ley Federal en Estados Unidos de Norteamérica)

La siguiente gráfica muestra la distribución porcentual entre los países que sí exigen que las motocicletas sean sometidas a revisiones y/o inspecciones mecánicas periódicas y los países que no lo exigen:



GRAFICO N° 24. Fundación MAPFRE, 2016. Elaboración propia.

A continuación, la siguiente tabla recopila la transcripción literal o resumida del texto legal que establece los requisitos relativos a las inspecciones o revisiones

mecánicas de vehículos de dos o tres ruedas a motor en los países incluidos en el presente estudio:

País	¿Son obligatorias las revisiones técnicas?	Texto legal (transcripción literal o resumida) en relación a la exigencia de revisiones técnicas para vehículos de dos ruedas a motor.
Argentina	SI	<p>LEY 24.449/1994 (NACIONAL)</p> <p>ART 34 – REVISION TECNICA OBLIGATORIA (RTO). ... Todos los vehículos automotores, acoplados y semirremolques destinados a circular por la vía pública están sujetos a la revisión técnica periódica a fin de determinar el estado de funcionamiento de las piezas y sistemas que hacen a su seguridad activa y pasiva y a la emisión de contaminantes.</p> <p>ART 77 — CLASIFICACION. Constituyen faltas graves las siguientes: x) La conducción de un vehículo careciendo del comprobante que acredite la realización y aprobación de la Revisión Técnica Obligatoria; (Inciso incorporado por art. 33 de la Ley N° 26.363 B.O. 30/4/2008. Vigencia: a partir de su publicación en el Boletín Oficial)</p> <p>Dto779/1995, Anexo J - Guía para la RTO</p> <p>3.- La Revisión Técnica Obligatoria (RTO) Periódica para las unidades particulares tendrá una vigencia efectiva de VEINTICUATRO (24) meses a partir de la fecha de revisión, cuando la antigüedad del vehículo no exceda los SIETE (7) años desde su patentamiento inicial; para los vehículos de mayor antigüedad tendrá una vigencia efectiva de DOCE (12) meses. Para estos casos la Autoridad Jurisdiccional puede establecer plazos menores, salvo que trate de vehículos que no sean de uso particular, para los cuales la vigencia no puede ser mayor a DOCE (12) meses.</p>
Brasil	SI	<p>LEY FEDERAL 9.503/1997 (CODIGO DE TRAFICO BRASILEÑO, CTB)</p> <p>ART 104 – Los vehículos en circulación tendrán sus condiciones de seguridad, de control de emisiones de gases contaminantes y de ruido evaluadas mediante inspección, que será obligatoria, en la forma y periodicidad establecidas por el CONTRAN para los ítems de seguridad y por el CONAMA para la emisión de gases contaminantes y ruido.</p> <p>El Consejo Nacional de Medio Ambiente (CONAMA) publicó la Resolución 256/1999 para reglamentar el artículo referido, modificada por la Resolución 418/2009 y posteriormente por la 451/2012.</p>

Chile	SI	<p>LEY 18.290/2012</p> <p>ART 94 – Las Municipalidades no otorgarán permisos de circulación a ningún vehículo motorizado que no tenga vigente la revisión técnica o un certificado de homologación, según lo determine el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. La revisión técnica que señala el inciso anterior comprenderá, en forma especial, los sistemas de dirección, frenos, luces, neumáticos y combustión interna. Dicho documento o el de homologación, en su caso, y el de gases, deberán portarse siempre en el vehículo y encontrarse vigentes.</p> <p>En Chile se exige que las motocicletas sean revisadas por plantas de revisión técnicas especialmente autorizadas al efecto. La primera revisión es a los 2 años y luego anualmente.</p>
Colombia	SI	<p>LEY 1.383/2010 (modifica ART 28 de la LEY 769/2002)</p> <p>ART 28 – Condiciones tecno mecánicas, de emisiones contaminantes y de operación. Para que un vehículo pueda transitar por el Territorio Nacional, debe garantizar como mínimo un perfecto funcionamiento de frenos, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, del sistema de señales visuales y audibles permitidas y del sistema de escape de gases; y demostrar un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos y cumplir con las normas de emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales.</p> <p>LEY 1.383/2010 (modifica ART 50/51/52 de la LEY 769/2002)</p> <p>ART 50 – Condiciones mecánicas, ambientales y de seguridad. Por razones de seguridad vial y de protección al ambiente, el propietario o tenedor del vehículo de placas nacionales o extranjeras, que transite por el territorio nacional, tendrá la obligación de mantenerlo en óptimas condiciones mecánicas, ambientales y de seguridad.</p> <p>ART 51 – Revisión periódica de los vehículos. Todos los vehículos automotores, deben someterse anualmente a revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes. Los vehículos de servicio particular, se someterán a dicha revisión cada dos (2) años durante sus primeros seis (6) años contados a partir de la fecha de su matrícula; las motocicletas lo harán anualmente.</p> <p>ART 52 – Primera revisión de los vehículos automotores. Los vehículos nuevos se someterán a la primera revisión técnica mecánica y de emisiones contaminantes al cumplir dos (2) años contados a partir de su fecha de matrícula.</p>

Costa Rica	SI	<p>LEY 9.078/2012</p> <p>ART 24 – Obligatoriedad de la IVE</p> <p>La IVE comprende la verificación mecánica, eléctrica y electrónica en los sistemas del vehículo, de sus emisiones contaminantes y lo concerniente a los dispositivos de seguridad activa y pasiva, según lo establecido en la presente ley y su manual de procedimientos.</p> <p>Solo se autorizará la circulación de los vehículos que cumplan las condiciones citadas, así como los demás requisitos que determinen esta ley y su reglamento.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, en cualquier momento y en cualquier vía pública las autoridades de tránsito podrán verificar, mediante procedimiento técnico y con el equipo necesario, el cumplimiento de las disposiciones de esta sección.</p> <p>ART 30 – Periodicidad de la IVE</p> <p>La IVE se efectuará por lo menos con la siguiente periodicidad:</p> <p>d) Una vez al año para los demás vehículos automotores, cuyo año modelo sea superior a cinco años, excepto los mencionados en los incisos</p> <p>ART 38 – Control de emisiones contaminantes</p> <p>Todo vehículo automotor que circule en las vías públicas deberá sujetarse a los límites de emisiones contaminantes establecidos en esta ley y su reglamento.</p> <p>El control del cumplimiento de los límites de emisiones contaminantes se realizará en las IVE periódicas establecidas en el artículo 30 de la presente ley y por las autoridades correspondientes en carretera.</p>
------------	----	---

Ecuador	SI	<p>Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial SIN NUMERO/2012</p> <p>ART 306 – Los propietarios de vehículos automotores están obligados a someter los mismos, a revisiones técnico mecánicas en los centros de revisión y control vehicular, autorizados conforme a la reglamentación que expida la Agencia Nacional de Tránsito.</p> <p>ART 308 – Los vehículos que prestan el servicio de transporte público y comercial están obligados a someterse a una revisión técnica vehicular semestral, y los vehículos por cuenta propia y particulares, una vez al año</p>
---------	----	---

El Salvador	SI	<p>Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial DECRETO 61/1996</p> <p>ART 24 – El examen, revisión y/o inspección técnica vehicular del vehículo automotor, cuando se verifcare, versará sobre lo siguiente:</p> <p>11. Para las motocicletas y triciclos, el examen consistirá en la identificación de los números de fábrica, marca y color, así como la seguridad, buen estado, instalación propia de luz en el sistema encendido o arranque, pito y sistema de frenos completos.</p>
Guatemala	NO	
México	NO	
Nicaragua	NO	
Panamá	SI	<p>DECRETO EJECUTIVO 640/2006</p> <p>ART 37 – Todos los vehículos a motor serán objeto de una revisión anual que será realizada por la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre o por los agentes debidamente autorizados, para determinar si cumplen los requisitos exigidos en el presente Reglamento y demás disposiciones vigentes. Las revisiones se efectuarán en las fechas y lugares determinados por la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre</p>
Perú	SI	<p>DECRETO SUPREMO 058/2003-MTC</p> <p>ANEXO VI: REVISIONES TÉCNICAS</p> <p>FRECUENCIA: Las Revisiones Técnicas de los vehículos se realizarán de acuerdo a su categoría , función y antigüedad con la siguiente frecuencia:</p> <p>L3: Vehículos de dos ruedas, de más de 50 cm³ o velocidad mayor a 50 km/h, frecuencia: cada 2 años, antigüedad: a partir del 3er. Año</p> <p>NOTA: La categoría L1 esta exonerada</p>

Puerto Rico	SI	<p>LEY 22/2000</p> <p>ART 12.01 – Regla básica</p> <p>Todo vehículo de motor que transite por las vías públicas deberá llevar el equipo que por este Capítulo se requiere, en buenas condiciones de funcionamiento y de ajuste, y dicho vehículo deberá estar en condiciones mecánicas tales que no constituya una amenaza para la seguridad pública. A tales fines, todo vehículo que transite por las vías públicas deberá estar equipado con el sistema de control de emisiones, incluyendo el convertidor catalítico y piezas relacionadas.</p> <p>ART 12.02 – Inspección periódica</p> <p>Todo vehículo de motor que transite por las vías públicas deberá ser sometido a inspecciones mecánicas periódicas cuando y conforme el Secretario lo disponga por reglamento. Con relación a dichas inspecciones se seguirán las siguientes normas:</p> <p>(a) Las inspecciones se efectuarán con una frecuencia que no podrá exceder de una (1) vez cada seis (6) meses, ni podrá ser menor de una (1) vez al año. Se faculta al Secretario, además, a determinar los vehículos que estarán sujetos a inspección tomando en consideración el número de años de fabricados. La inspección será mandatoria en el caso de aquellos vehículos que tengan más de dos (2) años de fabricados</p>
Rep. Dominicana	NO	
Uruguay	SI	<p>LEY 18.191/2007</p> <p>ART 29 – Todo vehículo automotor, para transitar por la vía pública, deberá poseer como mínimo el siguiente equipamiento obligatorio, en condiciones de uso y funcionamiento:</p> <p>D) Las condiciones del buen uso y funcionamiento de los vehículos se acreditarán mediante un certificado a expedir por la autoridad competente o el concesionario de inspección técnica en quien ello se delegue, donde se establecerá la aptitud técnica del vehículo para circular.</p> <p>ART 56 – Los vehículos que no cumplen lo dispuesto en la ley y no ofrezcan la debida seguridad en el tránsito, podrán ser retirados de la circulación.</p>
Bolivia	NO	
Cuba	SI	<p>LEY 109/2010</p> <p>ART 213 – No pueden circular por las vías los vehículos que no estén provistos del certificado de revisión técnica, debidamente actualizado y emitido conforme a los requisitos establecidos.</p> <p>ART 214 – La posesión del certificado de revisión técnica no impide que, en circunstancias que así lo ameriten, proceda a una nueva revisión.</p>

Paraguay	SI	<p>LEY 5.016/2014</p> <p>ART 53 – De la revisión técnica obligatoria. Todos los vehículos particulares y estatales, sin excepción alguna, salvo las bicicletas y los movidos a tracción animal, destinados a circular por la vía pública, estarán sujetos a una revisión técnica periódica, a fin de determinar el estado de funcionamiento de las piezas y sistemas que hacen a su seguridad activa y pasiva, además de la emisión de contaminantes.</p> <p>Las piezas y sistemas a examinar, la periodicidad de revisión, el procedimiento a emplear, el criterio de evaluación de resultados y los lugares donde se efectúe, serán establecidos por la normativa correspondiente o en ausencia de ella, por la autoridad competente.</p> <p>En ningún caso, la autoridad competente podrá realizar la revisión técnica obligatoria si el vehículo no cuenta con la póliza del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito vigente.</p>
Venezuela	SI	<p>LEY TRANSPORTE TERRESTRE/2008</p> <p>ART 46 – Todo vehículo a motor debe mantenerse en perfectas condiciones de seguridad, funcionamiento, control de emisiones de gases contaminantes y ruido, según lo establecido en esta Ley, su Reglamento y en concordancia con el ordenamiento jurídico en la materia. A tal efecto, el propietario o la propietaria está obligado u obligada a efectuar la revisión técnica del vehículo en los términos expuestos en esta Ley y su Reglamento.</p>
España	SI	<p>REAL DECRETO LEGISLATIVO 6/2015</p> <p>ART 59 – Normas generales</p> <p>2. El conductor de un vehículo a motor o ciclomotor queda obligado a estar en posesión y llevar consigo su permiso o licencia válidos para conducir, así como el permiso de circulación del vehículo y la tarjeta de inspección técnica, y deberá exhibirlos ante los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas que se lo soliciten, en los términos que reglamentariamente se determine.</p> <p>NOTA: Las motos de más de cuatro años y los ciclomotores de más de tres han de pasar la ITV cada dos años para todas las motos y quadriciclos, por lo que la inspección tiene una periodicidad bienal. Los ciclomotores, por su lado, están exentos durante sus tres primeros años de vida, pero es igualmente bienal a partir de ese momento.</p>

Portugal	SI	<p>DECRETO LEY 144/2012</p> <p>Anexo I: Vehículos objeto de inspección periódica:</p> <p>10 - Motocicletas (L3e y L4e), con una cilindrada superior a 250 cm³: Cuatro años después de la fecha de la primera matriculación y posteriormente cada dos años hasta que tengan ocho años, y después anualmente.</p> <p>11 - Vehículos de tres ruedas (L5e), con una cilindrada superior a 250 cm³: Cuatro años después de la fecha de la primera matriculación y posteriormente cada dos años hasta que tengan ocho años, y después anualmente.</p> <p>12 - Cuatriciclos (L6e y L7e), con una cilindrada superior a 250 cm³: Cuatro años después de la fecha de la primera matriculación y posteriormente cada dos años hasta que tengan ocho años, y después anualmente.</p>
Gran Bretaña	SI	<p>https://www.gov.uk/getting-an-mot/</p> <p>Cuando conseguir una ITV: La prueba ITV comprueba que su vehículo cumple con las normas de seguridad vial y el medio ambiente.</p> <p>Debe obtener una ITV de su vehículo, ya sea:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cuando se cumpla el tercer aniversario de su inscripción • Si la última ITV, tiene más de 3 años <p>Algunos vehículos necesitan ser probados en un año de edad (NOTA: no aplica para los vehículos de 3 ruedas)</p>
EEUU	NO	No existe Ley Federal al respecto; la normativa vigente depende de cada uno de los Estados de la Unión

TABLA N° 10. Fundación MAPFRE, 2016. Elaboración propia

2.2.7. Sistemas de seguridad de las motocicletas en la región

Uno de los factores de interés para este estudio, es conocer si los vehículos de dos ruedas a motor cuentan, bien obligatoriamente o bien voluntariamente, con sistemas de seguridad específicos o avanzados, más allá de los habituales o básicos de señalización, frenos, amortiguadores, etc.

A continuación, y tomando como criterio en esta actualización el que el requisito estuviera explícitamente presente en una ley o decreto, la siguiente tabla recopila el estado de situación para este punto para los 19 (diecinueve) países incluidos en el presente estudio:

País	¿Es requerido?	Texto legal (transcripción literal o resumida) en relación a la exigencia de sistemas avanzados de seguridad para vehículos de dos ruedas a motor.
Argentina	SI	<p>LEY 26.363/2008</p> <p>ART 29 – Condiciones de Seguridad, dispone la instalación del encendido automático de luces en todos los vehículos 0 km incluidos los pertenecientes a la categoría “L” (vehículo automotor con menos de cuatro ruedas).</p> <p>En tal sentido la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL reglamentó dicho artículo mediante la Disposición N° 408/2010 que determina un determinado PERIODO DE APLICACIÓN:</p> <p>1a Etapa: Motovehículos → 250 cm³, se aplicará por año/modelo a partir del 1 de abril de 2011 para ser patentados en el mercado local.</p> <p>2a Etapa: Todos los Motovehículos categoría “L”, se aplicará por año/modelo a partir del 1 de abril de 2012 para ser patentados en el mercado local.</p>
Brasil	SI	<p>RESOLUCIÓN 509/2014</p> <p>ART 1 – Esta resolución obliga a la instalación de un sistema antibloqueo de ruedas (ABS) o de un sistema de frenado combinado de ruedas (CBS) para motocicletas, ciclomotores, triciclos y cuatriciclos.</p> <p>Párrafo único. Se autoriza el uso simultáneo de los sistemas antibloqueo (ABS) y de frenado combinado de ruedas (CBS).</p> <p>ART 2 – Los vehículos de los que se ocupa la presente resolución con cilindrada igual o superior a 300 cc, o en el caso de vehículos eléctricos, con una potencia igual o superior a 22 kW, deben ser fabricados o importados con sistema antibloqueo (ABS) en todas las ruedas.</p> <p>ART 3 – Los vehículos de los que se ocupa la presente resolución, con una cilindrada inferior a 300 cc o, en el caso de vehículos eléctricos, con potencia inferior a 22 kW deben ser fabricados o importados con sistema de frenado combinado de ruedas (CBS) o el sistema antibloqueo de ruedas (ABS).</p> <p>ART 6 – Las disposiciones de la presente Resolución se aplica a los vehículos definidos en el artículo 1, fabricados o importados de acuerdo al siguiente calendario de aplicación:</p> <p>I - 1 de enero de 2016: 10% de la producción o de importación;</p> <p>II - 1 de enero de 2017 el 30% de la producción o de importación;</p> <p>III - 1 de enero de 2018 a partir de: 60% de la producción o de importación;</p> <p>IV - el 1 de enero de 2019: 100% de la producción o importación</p>
Chile	NO	
Colombia	NO	
Costa Rica	NO	
Ecuador	NO	

El Salvador	NO	
Guatemala	NO	
México	NO	
Nicaragua	NO	
Panamá	NO	
Perú	NO	
Puerto Rico	SI	
Rep. Dominicana	NO	
Uruguay	SI	
Bolivia	NO	
Cuba	NO	
Paraguay	NO	
Venezuela	NO	

España	SI	<p>APROBADO POR PARLAMENTO EUROPEO</p> <p>Medida: ABS obligatorio.</p> <p>Motos afectadas: en motos de 125 cc y cilindrada superior.</p> <p>Entrada en vigor: 1 de enero de 2016.</p> <p>NOTA: A esta normativa se añade otra más que fija la obligatoriedad de incluir un sistema de frenada combinada (delante y detrás) en las motos de entre 51 y 125 c.c. De momento, y al menos hasta 2019, los ciclomotores con una cilindrada inferior a 50, están exentos de estas obligaciones.</p>
Portugal	SI	<p>APROBADO POR PARLAMENTO EUROPEO</p> <p>Medida: ABS obligatorio.</p> <p>Motos afectadas: en motos de 125 cc y cilindrada superior.</p> <p>Entrada en vigor: 1 de enero de 2016.</p> <p>NOTA: A esta normativa se añade otra más que fija la obligatoriedad de incluir un sistema de frenada combinada (delante y detrás) en las motos de entre 51 y 125 c.c. De momento, y al menos hasta 2019, los ciclomotores con una cilindrada inferior a 50, están exentos de estas obligaciones.</p>
Gran Bretaña	SI	<p>APROBADO POR PARLAMENTO EUROPEO</p> <p>Medida: ABS obligatorio.</p> <p>Motos afectadas: en motos de 125 cc y cilindrada superior.</p> <p>Entrada en vigor: 1 de enero de 2016.</p> <p>NOTA: A esta normativa se añade otra más que fija la obligatoriedad de incluir un sistema de frenada combinada (delante y detrás) en las motos de entre 51 y 125 c.c. De momento, y al menos hasta 2019, los ciclomotores con una cilindrada inferior a 50, están exentos de estas obligaciones.</p>

EEUU	NO	No existe Ley Federal al respecto; la normativa vigente depende de cada uno de los Estados de la Unión.
------	----	---

TABLA N° 11. Fundación MAPFRE, 2016. Elaboración propia

PRACTICA DESTACADA: Brasil ha reglamentado en forma progresiva la instalación de los Sistemas Antibloqueo de Ruedas (ABS) y de los Sistemas de Frenado Combinado de Ruedas (CBS) para motocicletas, ciclomotores, triciclos y cuatriciclos. Los sistemas antibloqueo de frenos (en inglés, Antilock Braking System, ABS) evitan que, durante una frenada intensa o cuando la calzada esté resbaladiza por cualquier motivo, las ruedas del vehículo se bloqueen. Cuando las ruedas se bloquean, la frenada se alarga y, lo más importante en el caso de las motocicletas, se pierde también la adherencia lateral entre el neumático y la vía, lo que provocaría inmediatamente la desestabilización de la motocicleta y su caída a la calzada. El Sistema de Frenado Combinado de Ruedas (CBS), es un sistema por el cual cuando actuamos sobre el freno de una de las ruedas en una motocicleta, parte de la potencia de frenado se reparte hacia la otra, consiguiendo una frenada mucho más efectiva.

RECOMENDACIÓN: Exigir por ley que el encendido automático de las luces diurnas, sea parte del equipamiento estándar en todas las nuevas motocicletas y ciclomotores vendidos en la región.

2.2.8. Requisitos de aseguramiento de las motocicletas

En todos los países de la región incluidos en esta actualización, excepto en México y Cuba, es obligatorio que los vehículos de dos ruedas a motor cuenten con el correspondiente seguro frente a daños. Esto significa que el 89% de los países incluidos en este estudio, exigen en todo su territorio el aseguramiento de este tipo de vehículos, como se muestra a continuación.

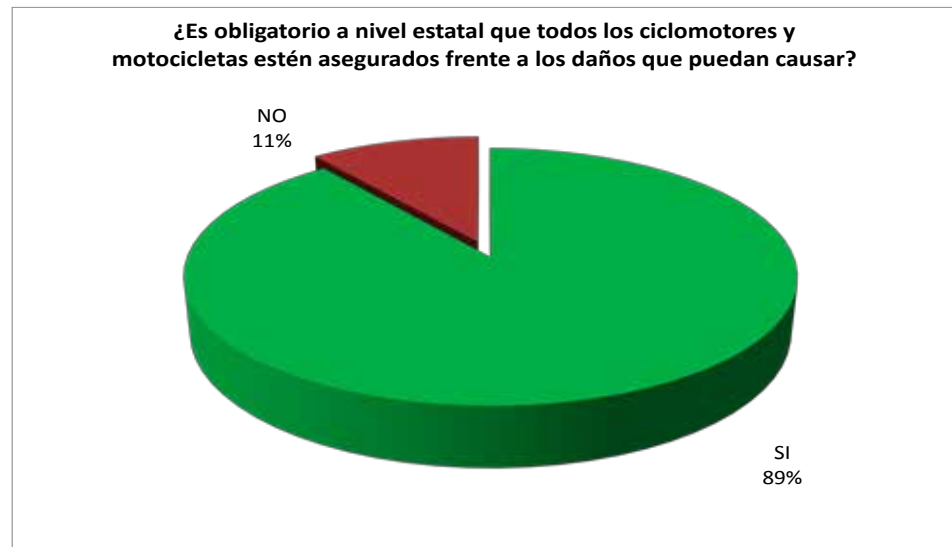


GRAFICO N° 25. Fundación MAPFRE, 2016. Elaboración propia.

A continuación, la siguiente tabla recopila la transcripción (literal o resumida) del texto legal que establece los requisitos de aseguramiento de los vehículos de dos o tres ruedas a motor en los países incluidos en el presente estudio:

País	¿El obligatorio el aseguramiento?	Texto legal (transcripción literal o resumida) en relación a la exigencia de contar con un seguro para los vehículos de dos ruedas a motor.
Argentina	SI	<p>LEY 24.449/1994</p> <p>ART 68 — SEGURO OBLIGATORIO — determina que todo automotor, acoplado o semiacoplado debe estar cubierto por seguro, de acuerdo a las condiciones que fije la autoridad en materia aseguradora, que cubra eventuales daños causados a terceros, transportados o no. Igualmente resultará obligatorio el seguro para las motocicletas en las mismas condiciones que rige para los automotores</p>
Brasil	SI	<p>LEY 6.194/1974 - DPVAT</p> <p>ART 1 – Responsabilidad civil de los propietarios de vehículos automotores de vías fluviales, lacustres, marítimas, de aeronaves y de los transportadores en general.</p>
Chile	SI	<p>LEY 18.290/2012</p> <p>ART 6 – Los conductores de vehículos motorizados o a tracción animal, salvo la excepción del artículo anterior, deberán llevar consigo su licencia, permiso o boleta de citación y, requeridos por la autoridad competente, acreditar su identidad y entregar los documentos que los habilitan para conducir. Asimismo, tratándose de vehículos motorizados, deberán portar y entregar el certificado vigente de póliza de un seguro obligatorio de accidentes, el que deberá ser devuelto, siempre y en el acto, al conductor.</p> <p>ART 45 – Los vehículos motorizados no podrán transitar sin la placa única, el permiso circulación otorgado por las Municipalidades y el certificado de un seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados El certificado del seguro obligatorio de accidentes causados por vehículos motorizados deberá portarse siempre en el vehículo y encontrarse vigente.</p>
Colombia	SI	<p>LEY 769/2002</p> <p>ART 42 – SEGUROS OBLIGATORIOS. Para poder transitar en el territorio nacional todos los vehículos deben estar amparados por un seguro obligatorio vigente. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT, se regirá por las normas actualmente vigentes o aquellas que la modifiquen o sustituyan.</p>

Costa Rica	SI	<p>LEY 9.078/2012</p> <p>ART 56 – Seguro obligatorio de vehículos</p> <p>Todo vehículo automotor deberá estar asegurado de conformidad con lo dispuesto en este capítulo y su reglamento, así como por lo que dispone la Ley N.º 8653, Ley Reguladora del Mercado de Seguros, de 22 de julio de 2008, y sus reformas, y demás sobre la materia.</p> <p>ART 64 – Cobertura del seguro obligatorio del vehículo automotor</p> <p>El seguro obligatorio de los vehículos automotores cubre la lesión y la muerte de las personas víctimas de un accidente de tránsito, exista o no responsabilidad subjetiva del conductor. Asimismo, la lesión o muerte ocurrida en un accidente producido con responsabilidad civil, derivados de la posesión, el uso o el mantenimiento del vehículo. En este último caso, esta responsabilidad debe ser fijada mediante los procedimientos establecidos y ante los tribunales competentes.</p> <p>ART 85 – Disposiciones para las licencias de conducir clase A</p> <p>Se autoriza a los mayores de dieciséis años a optar por esta licencia de conducir, siempre que tengan la autorización escrita de alguno de los padres, curador, tutor o de su representante legal o administrativo. Además, deberán suscribir una póliza de seguro por muerte, lesiones, accidente y daños a terceros.</p>
Ecuador	SI	<p>Reglamento General para la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial SIN NUMERO/2012</p> <p>ART 166 – Los conductores en general están obligados a portar su licencia, permiso o documento equivalente, la matrícula y la póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes (SOAT) vigente, y presentarlos a los agentes y autoridades de tránsito cuando fueren requeridos.</p>
El Salvador	SI	<p>Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial DECRETO 61/1996</p> <p>ART 65 – Los propietarios de vehículos deberán mantener vigente el Seguro Obligatorio para cubrir la responsabilidad civil por los daños ocasionados a terceros en Accidentes de Tránsito.</p> <p>ART 72 – Cuando la cobertura del Seguro Obligatorio no alcanzare para la indemnización de daños a terceros; se podrá reclamar el excedente no cubierto, por la vía judicial, a las personas civilmente responsables.</p>

Guatemala	SI	<p>DECRETO 132/1996</p> <p>ART 29 – Del seguro. Todo propietario de un vehículo autorizado para circular por la vía pública, deberá contratar, como mínimo, con un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes, conforme las disposiciones reglamentarias de esta ley.</p> <p>ART 193 – Reglamentación del seguro. Lo relacionado con el seguro obligatorio de vehículos automotores contra daños a terceros y ocupantes y su puesta en vigor se regirá por la reglamentación específica del tema.</p>
México	NO	<p>REGLAMENTO de Tránsito en Carreteras y Puentes de Jurisdicción Federal (2012)</p> <p>No hay exigencias</p>
	SI	<p>REGLAMENTO DE TRÁNSITO METROPOLITANO (20 DE JUNIO DE 2007)</p> <p>ART 34 – Todo vehículo que circule en el Distrito Federal debe contar con póliza de seguro de responsabilidad civil vigente, que ampare al menos, la responsabilidad civil y daños a terceros en su persona, en términos de la Ley.</p>
Nicaragua	SI	<p>LEY 856/2014 (reforma y adiciona artículos a la LEY 431/2003)</p> <p>ART 63 – Se establece de forma obligatoria el Seguro de Responsabilidad Civil por daños a terceros para los propietarios de vehículos automotores sin excepción y que para efectos de ésta Ley se consideran a los terceros como beneficiarios finales. Las coberturas y sumas aseguradas serán en atención a lo dispuesto en la presente Ley. Los efectos y eficacia del Seguro de Responsabilidad Civil por daños a terceros es condición básica que el conductor del vehículo sea declarado civilmente responsable por la Autoridad de Aplicación de esta Ley.</p> <p>El Seguro de Responsabilidad Civil por daños a terceros queda exento del pago de todo impuesto, tasa o tributo.</p>
Panamá	SI	<p>DECRETO EJECUTIVO 640/2006</p> <p>ART 236 – Los propietarios de vehículos están obligados a mantener vigente un seguro de responsabilidad civil que comprenda como mínimo:</p> <p>a. Responsabilidad por daño a la propiedad ajena por el monto mínimo de B/.5,000.00.</p> <p>b. Responsabilidad de lesiones corporales de B/.5,000.00 por persona y B/.10,000.00 por accidente</p>

Perú	SI	<p>DECRETO SUPREMO N° 024-2002-MTC</p> <p>ART 3 – Todo vehículo automotor que circule en el territorio de la República debe contar con una póliza vigente de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito según los términos y montos establecidos en el presente Reglamento.</p> <p>ART 4 – El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito cubre a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de vehículo automotor, que sufran lesiones o muerte como consecuencia de un accidente de tránsito.</p> <p>ART 5 – Para los fines del presente Reglamento se entenderá por:</p> <p>Vehículo automotor.- Aquel que se desplaza por vías de uso público terrestres con propulsión propia.</p>
Puerto Rico	SI	<p>LEY 253/1995 - Seguro de Responsabilidad Obligatorio para Vehículos de Motor</p> <p>ART 3 – Definiciones</p> <p>(n) “Vehículos privados de pasajeros” significa aquellos vehículos de motor que el Departamento de Transportación y Obras Públicas registra como automóviles privados, automóviles de impedidos y motocicletas.</p> <p>ART 4 – Disposiciones Generales del Seguro de Responsabilidad Obligatorio</p> <p>(a) Toda persona que obtenga por primera vez o renueve la licencia de un vehículo de motor requerida por la “Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico”, vendrá obligada a pagar la prima correspondiente del seguro de responsabilidad obligatorio, junto con el pago al Secretario de Hacienda del importe de los derechos por la expedición o renovación de la referida licencia. El Secretario de Hacienda transferirá el monto de primas cobradas a la Asociación de Suscripción Conjunta.</p>
Rep. Dominicana	SI	<p>LEY 4.117/1995</p> <p>Todo propietario o poseedor de un vehículo de motor que circule por las vías terrestres del país, está obligado a proveerse de una póliza de seguro que cubra la responsabilidad civil en los casos de accidentes causados por el vehículo a terceras personas o a la propiedad</p>

Uruguay	SI	<p>LEY 18.191/2007</p> <p>ART 44 – Todo vehículo automotor y los acoplados remolcados por el mismo que circulen por las vías de tránsito, deberán ser objeto de un contrato de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros con la cobertura que determine la ley, que lo declarará obligatorio.</p> <p>LEY 18.412/2008 - RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS CORPORALES CAUSADOS A TERCEROS POR DETERMINADOS VEHÍCULOS DE CIRCULACIÓN TERRESTRE Y MAQUINARIAS</p> <p>ART 1 (Creación) – Créase un seguro obligatorio que cubra los daños que sufran terceras personas como consecuencia de accidente causado por vehículos automotores y acoplados remolcados.</p> <p>Prohíbese la circulación de dichos vehículos que carezcan de la cobertura del seguro referido.</p> <p>ART 2 (Definición de accidente) – A los efectos de esta ley, accidente es todo hecho del cual resulta un daño personal, de lesión o muerte, sufrido por un tercero, determinado en forma cierta, aun en los supuestos de caso fortuito o fuerza mayor.</p>
Bolivia	SI	<p>Reglamento Único del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT/2002</p> <p>ART 4 – (Obligatoriedad) Todo vehículo motorizado, para transitar por las vías públicas del territorio nacional, debe estar asegurado contra el riesgo de accidentes de tránsito a que se refiere la Ley de Seguros en su Artículo 37 y el presente reglamento. Quedan incluidos en la obligatoriedad de adquirir este seguro: c. Motocicletas y cuadratrakcs.</p>
Cuba	NO	

Paraguay	SI	<p>LEY 5.016/2014</p> <p>ART 95 – Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que será establecido por Ley y exigible en todo el territorio de la República, es un seguro de tipo social, que prescinde de la determinación de la culpa incurrida por los involucrados en el siniestro. Su cobertura abarca los gastos correspondientes a la atención médica y quirúrgica, los gastos farmacéuticos, hospitalarias, dé internación, la incapacidad permanente; así como los de transporte para la atención inmediata de los lesionados, en las cuantías establecidas por víctima en el correspondiente reglamento para las víctimas de accidentes de tránsito ocurridos en el territorio nacional.</p> <p>Todo vehículo a motor que circule por la vía pública debe estar cubierto por un seguro obligatorio vigente.</p> <p>Igualmente resultará obligatorio el seguro para los ciclomotores, motocicletas, triciclones, cuatriciclones y motocargas, en las mismas condiciones de cobertura que rige para los automotores.</p>
Venezuela	SI	<p>LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE/2008</p> <p>ART 58 – Todo vehículo a motor debe estar amparado por una póliza de seguro de responsabilidad civil, para responder suficientemente por los daños que ocasione al Estado o a los y las particulares. Igualmente resultará obligatorio el seguro de responsabilidad civil para las motocicletas, en las mismas condiciones que rige para los automotores.</p>
España	SI	<p>REAL DECRETO 1.507/2008</p> <p>ART 1 – Vehículos a motor</p> <p>1. Tienen la consideración de vehículos a motor, a los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y de la obligación de aseguramiento, todos los vehículos idóneos para circular por la superficie terrestre e impulsados a motor, incluidos los ciclomotores, vehículos especiales, remolques y semirremolques, cuya puesta en circulación requiera autorización administrativa de acuerdo con lo dispuesto en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial...</p>

Portugal	SI	LEY 72/2013 ART 150 – Obligación de seguro Vehículos de motor y sus remolques solo podrán transitar por la vía pública, desde que se haya tramitado, en los términos de la legislación especial, el seguro de responsabilidad civil que pueda derivarse de su uso. 2 – Quien infrinja lo dispuesto en el apartado 1 será sancionado con una multa de € 500 a € 2.500, si el vehículo es una motocicleta o un coche, o € 250 a € 1250, si fuera otro vehículo de motor.
Gran Bretaña	SI	https://www.gov.uk/vehicle-insurance Debe tener el seguro del automóvil para conducir su vehículo en las carreteras del Gran Bretaña. Un seguro contra terceros es el mínimo legal. Esto significa que usted está cubierto si tiene un accidente que cause daño o perjuicio a ninguna persona, vehículo, animal o propiedad. No cubre cualquier otro costo como la reparación a su propio vehículo
EEUU	NO	No existe Ley Federal al respecto; la normativa vigente depende de cada uno de los Estados de la Unión

TABLA N° 12. Fundación MAPFRE, 2016. Elaboración propia

PRÁCTICA RECOMENDADA: En Puerto Rico, es necesario para obtener por primera vez o renovar la licencia del vehículo, el pago de la prima correspondiente del seguro de responsabilidad obligatorio, junto al pago de los derechos de expedición o renovación de la licencia. De esta forma, se puede controlar en forma efectiva que todo vehículo con una licencia vigente, cumple con disponer de un seguro de responsabilidad ante siniestros.

RECOMENDACIÓN: Implementar medidas de control y seguimiento a la obligatoriedad del seguro de responsabilidad, con el objetivo de estimular la adhesión a la medida y no desalentar su uso. Las mismas, pueden ser de tipo administrativo exigiendo – a modo de ejemplo – el comprobante de pago o vigencia del seguro de responsabilidad correspondiente, al momento de expedir por primera vez o renovar la licencia de circulación de un vehículo; asimismo, es necesario homogeneizar a nivel regional, los requisitos mínimos de las coberturas que brindan los seguros obligatorios.

2.2.9. Campañas de seguridad de los motociclistas en la región

Las campañas de seguridad vial (principalmente, de información y concienciación) sobre colectivos y problemáticas específicas de los distintos usuarios de las vías de circulación constituyen una de las principales medidas de seguridad vial. Las campañas nacionales, que cubren todo el territorio estatal, periódicas, combinadas con otras medidas como controles policiales y coordinadas con acciones locales son más efectivas que las campañas esporádicas o puramente locales.

En este contexto, si bien en el 68 % de los países incluidos en este relevamiento se han encontrado campañas de prevención de tipo nacional, las mismas no siempre son promovidas por las autoridades competentes, dejando muchas veces en manos de la sociedad civil o empresas privadas, la responsabilidad de llevarlas adelante.



GRAFICO N° 26. Fundación MAPFRE, 2016. Elaboración propia.

PRÁCTICA DESTACADA: La Campaña Regional: “Casco pa’ ponerte”, fue promovida a nivel regional por el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) con el objetivo de generar un cambio cultural necesario para modificar conductas cotidianas tendientes a reducir la siniestralidad vial y sus consecuentes muertes y lesiones.

RECOMENDACIÓN: Realizar campañas en todos los países de tipo nacional y permanente; tomar ventaja de aquellas iniciativas de tipo regional (a modo de ejemplo la referida en nuestra PRACTICA DESTACADA) cuando los recursos son escasos, con el fin de promover la seguridad de los usuarios de vehículos de dos ruedas a motor.

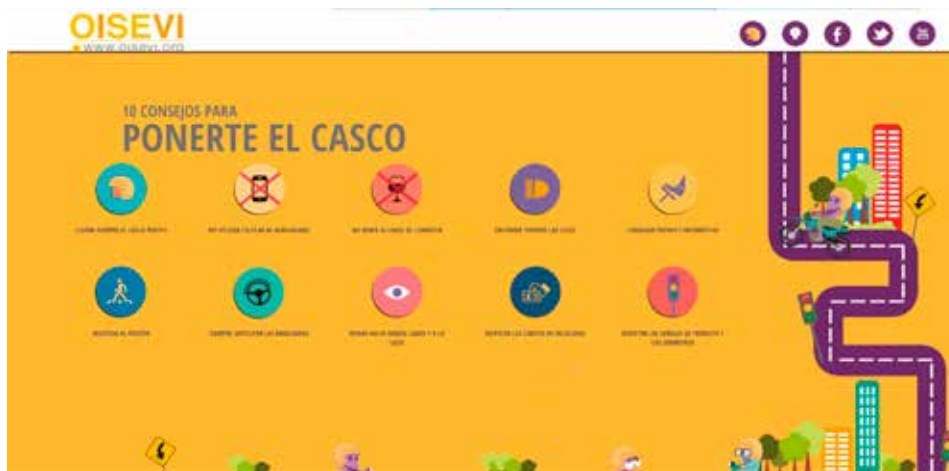
Campaña Regional: “Casco pa’ ponerte”

El Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) realizó durante 2014, una campaña viral de concientización sobre factores de riesgo “Casco pa’ ponerte”. Su objetivo apunta al cambio cultural necesario para modificar conductas cotidianas tendientes a reducir la siniestralidad vial y sus consecuentes muertes y lesiones en Iberoamérica. La viralización a través de internet, You Tube, Facebook y Twitter, apuntó a un alcance masivo ya que permite la participación de usuarios desde todo el mundo.

El eje de la campaña es el uso de casco. La elección de este factor de riesgo se basa en los datos de la región, que alumbran el crecimiento del parque de moto vehículos en Latinoamérica; y tomando en cuenta que el casco es la única herramienta que protege la vida en caso de siniestros. Esta medida se alinea bajo el Pilar 4 del Plan Mundial para el Decenio de Acción 2011-2020 declarado por la ONU: Usuarios de vías de tránsito más seguros.

Debido a que las motos están culturalmente asociadas a un público joven, se pensó en una estrategia que atractiva, en primera instancia, para los sectores más jóvenes de la población, entendiendo que ellos funcionan como agente reproductor en otros sectores etarios. Por este motivo, se difunde a través de internet y redes sociales, soportes de comunicación actualizados y de impacto masivo. El mensaje fue diseñado para penetrar en todas las capas de receptores gracias recursos como animaciones coloridas, estética descontracturada y música latina contagiosa, con el fin de alcanzar a los usuarios de todos los países miembros del OISEVI. El idioma neutro responde al mismo concepto.

Desde www.cascoponerte.com se puede acceder a la información para sumarse a la campaña y subir la foto de los participantes clickeando la opción "Ponte el casco".



INFOGRAFIA N° 4. Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI), 2014.

2.2.10. Planes de seguridad vial de los motociclistas de la región

Un plan se puede definir como un conjunto de acciones coordinadas entre sí con el objetivo de alcanzar una meta común¹³. Más prosaicamente, un plan puede también entenderse como un documento en el que un gobierno o la entidad responsable de la seguridad del tráfico describen cómo se proponen promover la seguridad vial en los años siguientes. En numerosos países existen planes de seguridad vial, algunos desde finales de la década de los 70, hace ya más de treinta años. El concepto moderno de plan, o estrategia o programa implica elementos como los siguientes: un horizonte temporal a medio o largo plazo, una definición clara de responsabilidades en la ejecución de las medidas, mecanismos para el seguimiento y evaluación de los resultados, planteamientos pluridisciplinarios y sistémicos, cuantificación de los costes y beneficios de los planes, etc.

Los planes más habituales son aquellos que pretenden mejorar la seguridad vial en un país o región desde un planteamiento holístico y prestando atención a todos los grupos de usuarios de las vías de circulación; en la región de Latinoamérica y el Caribe, la mayoría de los países objeto de este estudio, disponen de Planes Nacionales de Seguridad Vial.

En relación a la utilización de las motocicletas como medio de transporte – y en muchos casos como medio de trabajo –, la generación de planes específicos no ha sido atendida con la necesaria importancia que las cifras de muertos y lesionados lo demandan; sin embargo, merecen destacarse los trabajos realizados por Argentina (2012), Chile (2014) y Colombia (2015).



Argentina (<http://observatoriovial.seguridadvial.gov.ar/plan-motos-2012.php>)

Elaborado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el “Plan Estratégico de Seguridad Vial para Motociclistas” tiene como objetivo invertir la tendencia creciente en los últimos años de la siniestralidad viaria de este tipo de vehículos y, para ello, propone medidas en el corto (2012-13), mediano (2014-15), y largo plazo (2016-17), así como otras permanentes (2012-17).

Sus ejes de actuación son:

1. Educación vial
2. Licencia nacional de conducir
3. Control y fiscalización
4. Comunicación y sensibilización
5. Infraestructura vial
6. Elementos de seguridad y equipamiento de protección
7. El nuevo rol de la motocicleta
8. Recopilación y análisis de datos

13

Monclús, 2007

9. Asistencia en siniestros de motociclistas

Chile (<http://www.conaset.cl/programa/motociclistas/plan-de-motos/>)

Después de un amplio proceso de participación ciudadana, que se realizó durante el año 2014 y en el que cerca de 1.300 personas entregaron sus propuestas, comentarios y sugerencias, la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), elaboró este “Plan Nacional de Seguridad Vial de Motocicletas” que apunta a aumentar los estándares para este modo de transporte en materias de infraestructura, normativa, educación, comunicación, fiscalización, convivencia, entre otros, con medidas de corto, mediano y largo plazo. Los lectores podrán ver en este documento una hoja de ruta para los próximos años.



Objetivos del Plan Nacional de Seguridad Vial para Motocicletas:

- ◇ Invertir la tendencia al alza de fallecidos y lesionados graves usuarios de motocicletas en nuestras vías públicas.
- ◇ Lograr que el número de fallecidos en accidentes de tránsito con participación de motocicletas por cada 10.000 motocicletas inicie un decrecimiento sostenido en el tiempo.

Consecuentemente con los objetivos planteados, para el seguimiento del Plan se consignan los siguientes indicadores de resultado de periodicidad anual:

- Total de motociclistas fallecidos
- Total de motociclistas lesionados grave
- Total de motociclistas fallecidos/10.000 motocicletas

Las medidas propuestas se agruparon en cinco grandes ejes o áreas temáticas, los que a su vez dieron origen a once sub-ejes. Los primeros cuatro ejes corresponden a temáticas propias de la seguridad vial, en tanto que el quinto dice relación con la necesidad de bajar el Plan a ámbitos más locales, considerando las diversas realidades regionales que existen en el país.

El siguiente cuadro entrega una visión del ordenamiento de las medidas identificadas.

EJE	SUB-EJE	MEDIDAS
Mejores motociclistas para Chile	Formación y acreditación de nuevos conductores	Evaluación más exigente de los postulantes a licencia Clase C
		Promover la existencia de escuelas de conductores de motocicletas de calidad
		Estudiar la creación de circuitos privados para práctica
	Licencia Clase C progresiva	Subclasificación de la licencia Clase C
		Restricciones al conductor de motocicletas novato
		Educación vial
Formación en Seguridad vial	Capacitación a motoboys	
	Cursos de seguridad vial para conductores profesionales	
Minimización de riesgos derivados de las condiciones de las vías y de los vehículos	Seguridad de las vías	Evaluación de medidas de gestión, segregación y convivencia en el tránsito
		Hacer cumplir normativa de "lomos de toro"
		Promover tenencia responsable de animales (perros callejeros)
		Mejoramiento de la adherencia de demarcaciones viales
		Mejores estacionamientos para motocicletas
		Mejoramiento de las condiciones de la carpeta de rodado y de la vía en general
		Evitar calda de combustible por tapá de buses y camiones
		Impulsar tratamiento superficial de calzadas en zonas de alta accidentabilidad de motocicletas
		Revisión de uso de elementos segregadores en la calzada
		Modificar sistemas de contención en carreteras y autopistas
		Mejoramiento de sistemas de seguridad de vehículos
		Revisión Técnica de motocicletas más exigente
	Revisar exigencia de patente delantera	
	Seguridad de los vehículos	

Combate de prácticas de riesgo	Concientización	Campañas específicas orientadas a mejorar convivencia con conductores de otros vehículos
		Campañas específicas orientadas a prevenir riesgos de motociclistas
		Encuentros con medios de comunicación y líderes de opinión para mejor difusión del tema
	Acciones preventivas	Fortalecimiento de la distinción entre uso de motocicleta deportiva y como medio de transporte
		Reglamentar el transporte de niños en motocicleta
		Restricciones a la circulación en autopistas de motocicletas de poca potencia
Detección/sanción de conductas de riesgo	Promover buenas condiciones laborales de motoboys	
	Hacer más visible motocicletas y ocupantes	
	Revisión de multas/sanciones por conductas imprudentes	
Adopción de medidas que reduzcan el impacto de los accidentes de motocicletas	Asistencia a motociclistas lesionados	Aumentar fiscalización a motociclistas
		Campañas para educar a la población sobre tratamiento de motociclistas lesionados
	Elementos de seguridad	Asegurar cabida del casco
		Promover uso de equipamiento no obligatorio
Medidas de seguridad vial según realidades regionales		Estándar mínimo para elementos de seguridad pasiva
		Elaboración de Planes Regionales de Seguridad Vial para Motocicletas

INFOGRAFIA N° 5. Plan Nacional de Seguridad Vial de Motocicletas. CONASET 2014



Colombia (<https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?id=4051>)

“Programa integral de estándares de servicio y seguridad vial para el tránsito de motocicleta”.

En cumplimiento del Artículo 92 de la Ley 1450 del 2011, que establece que el Gobierno Nacional diseñará e implementará un Programa Integral de Estándares de Servicio y Seguridad Vial para el Tránsito de motocicleta el cual tendrá en cuenta, además de las motocicleta, a los actores de la vía, como también, la adecuación de la infraestructura para la seguridad vial, y

el fortalecimiento de la educación como herramienta fundamental para disminuir los indicadores de mortalidad y morbilidad asociados a este colectivo vulnerable; el Ministerio de Transporte presenta los lineamientos para el desarrollo de este tipo de programas, en articulación con las indicaciones del Plan Nacional de Seguridad Vial (en adelante el PNSV, hoy con vigencia 2013-2021) y como forma de concretar las acciones establecidas en dicho instrumento de Planeación.

Objetivo General: Definir los criterios mínimos aceptables en el comportamiento esperado y deseado desde las instituciones, en el factor humano, la infraestructura, los vehículos y los sistemas de respuesta y atención a víctimas, que se deben convertir en guía para garantizar la seguridad vial de los motociclistas y de otros usuarios de la vía que se encuentren en interacción con estos actores.

Objetivos Específicos

1. Gestionar la articulación y el trabajo coordinado entre el Ministerio de Transporte y los distintos agentes sectoriales e intersectoriales, públicos y privados, para la implementación de políticas públicas orientadas hacia el mejoramiento de la seguridad vial para el tránsito de motocicletas y los actores viales que interactúan con ellos. (Gestión Institucional).
2. Desarrollar procesos normativos, pedagógicos, participativos y de vigilancia y control orientados a la transformación de los comportamientos, actitudes y prácticas de riesgo que afectan la movilidad segura de los motociclistas o de otros actores viales que interactúan con estos. (Comportamiento humano).
3. Implementar procesos de revisión, mejoramiento y actualización de las condiciones de la infraestructura vial, de los elementos de protección pasiva y de las condiciones vehiculares favorables a la preservación de la vida y la integridad personal de los motociclistas. (Infraestructura y vehículos).
4. Promover el desarrollo de protocolos específicos y sistemas de respuesta especializados, para la atención prehospitalaria, hospitalaria, poshospitalaria y de rehabilitación de hechos de tránsito en los que se encuentran involucrados los motociclistas. (Atención integral a las víctimas).

Objetivos Transversales

1. Diseñar e implementar sistemas de seguimiento al comportamiento de los hechos de tránsito que involucran a los motociclistas, así como la realización de estudios e investigaciones orientadas a la profundización en el conocimiento de los usos de la motocicleta y a los factores asociados a su empleo en Colombia y a su riesgo de verse involucrados en hechos de tránsito.
2. Contribuir a la creación de espacios con participación multilateral de diferentes actores sociales, para la construcción participativa de las intervenciones orientadas a mejorar sus condiciones de seguridad en las vías.
3. Establecer mecanismos de monitoreo, seguimiento y evaluación a los resultados de la implementación del Programa Integral de Estándares de Servicio y Seguridad Vial para el Tránsito de Motocicleta.

A partir de los anteriores insumos se pueden describir las acciones orientadoras del programas en tres líneas estratégicas: 1. Educación, 2. Control y 3.Regulación, las que operativamente deben interrelacionarse con los pilares de la seguridad vial para la población objetivo del programa. La figura siguiente, presenta las acciones orientativas del programa a partir de la triada ecológica.

Figura 18. Síntesis de la triada ecológica de la siniestralidad vial de Motociclistas y acciones orientadoras



Fuente: Elaboración Observatorio Nacional de Seguridad Vial – ONSV / Ministerio de Transporte

INFOGRAFIA N° 6. Síntesis de la triada ecológica de la siniestralidad vial de Motociclistas y acciones orientadoras. Observatorio Nacional de Seguridad Vial – ONSV / Ministerio de Transporte. Colombia

Finalmente, es importante señalar que este plan operativo apunta a alcanzar la meta general planteada de disminuir en un 27% la mortalidad en hechos de tránsito donde estuvo involucrada una Motocicleta. Teniendo en cuenta que el diagnóstico de la siniestralidad del presente programa estableció que durante el periodo 2005 a 2012 en el país ocurrieron en promedio 1.658 defunciones de motociclistas por año (línea de base), se espera una reducción anual a partir de la implementación del programa del 4,5%, de las defunciones en cada año, para una reducción a 1.209 lesiones fatales de motociclistas en el año 2021. Igual porcentaje de descenso por año se espera en los lesionados.

PRÁCTICA DESTACADA: La elaboración de los documentos base que dieron origen tanto al Plan de Chile como al de Colombia, contaron con la participación de amplios y variados sectores de la sociedad, actores, todos ellos, directamente vinculados con la temática de la moto como vehículo y medio de transporte: organizaciones de la sociedad civil, empresas privadas, colectivos de usuarios de ciclomotores y motocicletas, médicos e investigadores, técnicos, expertos y autoridades locales y nacionales. Esta amplia participación asegura que al momento de elaborar los planes y fijar las metas y acciones a desarrollar, ya se cuente con una base de “respaldo” social al mismo, lo que evitará demoras y posiciones encontradas a la hora de su implementación.

RECOMENDACIÓN: Diseñar e implementar Planes Específicos Seguridad de Motociclistas como parte fundamental de la gestión integral de la seguridad vial en cada país; los mismos deben incluir como área de actuación prioritaria, el desarrollo de programas de seguridad vial laboral para motociclistas.

2.2. Sección 2: Actuaciones Regionales e Internacionales

Actuaciones regionales

Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI)

Al margen del destaque que los propios informes elaborados por la propia Organización Mundial de la Salud y la Organización Panamericana de la Salud, le otorgan a la creciente motorización a nivel global y regional, se puede destacar los Informes Iberoamericanos de Seguridad Vial de los años 2014 y 2015 elaborados por el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI), en donde se incorpora plenamente información específica sobre siniestralidad de motociclistas.

Ejemplo de ello, es la información publicada en el VI Informe Iberoamericana de Seguridad Vial 2015¹⁴:

5 | FALLECIDOS EN 2013 DISTRIBUIDOS POR TIPO DE USUARIO

Para los datos de 2013 por tipo de usuario ha sido posible trabajar con la información de diez países: Brasil, Colombia, Costa Rica, Chile, Cuba, España, México, Nicaragua, Paraguay, República Dominicana y Uruguay quienes han proporcionado la información desagregada en la forma estandarizada que se definió para el presente informe.

Las motocicletas y ciclomotores muestran valores significativos en todos los países, siendo llamativos los casos de Colombia, Paraguay y República Dominicana los países que registran una importante concentración en ese grupo.

Se destaca también que los valores de peatones resultan altos para la mayoría de los países, donde los valores rondan o superan el 20%. Resulta a su vez llamativo el caso de Chile que alcanza casi al 40%.

Tabla 9. Fallecidos según tipo de usuario. Año 2013.

	Chile		España		Colombia		Costa Rica		Cuba		México		Uruguay		Nicaragua		Brasil		Paraguay		R. Dominicana		
	Fallecidos	Distribución	Fallecidos	Distribución	Fallecidos	Distribución	Fallecidos	Distribución	Fallecidos	Distribución	Fallecidos	Distribución	Fallecidos	Distribución	Fallecidos	Distribución	Fallecidos	Distribución	Fallecidos	Distribución	Fallecidos	Distribución	
Peatones	800	38,80%	218	17,0%	1.820	29,27%	207	24,4%	77	10,52%	4.318	25,54%	16,00%	18,9%	2.594	17,7%	200	25,84%	495	19,2%	11	0,2%	
Bicicletas	80	3,82%	89	6,72%	374	5,95%	80	9,32%	30	3,88%	164	1,07%	3,00%	3,2%	1.298	9,27%	8	0,07%	11	0,48%	11	0,48%	
Ciclomotores			54	3,56%									51,00%		11.647	82,78%							
Motociclistas	148	6,92%	301	22,27%	2.754	44,48%	174	20,0%	39	5,19%	1.156	7,40%					282	35,87%	1.534	61,07%			
Automóviles	555	26,30%	73	5,58%			187	21,90%	173	22,8%	3.207	20,47%	26,00%	28,8%	6.421	46,8%	9.821	78,2%	107	4,20%	210	8,20%	
Vehículo de carga liviano					1.025	16,20%																	
Vehículos de mercancías pesados																	103	0,80%					
Autobuses																	801	6,39%					
Otros	418	19,28%	167	12,7%	105	1,70%	15	1,8%	330	4,13%	11.499	74,7%	2,00%	2,2%	1.277	9,27%	254	3,20%	754	29,7%	10	0,4%	
Total	2.080	100%	1.280	100%	6.299	100%	844	100%	687	100%	15.826	100%	100%	100%	8.771	100%	3.544	100%	2.544	100%	2.544	100%	

INFOGRAFIA N° 7. Fallecidos según tipo de usuario. Año 2013. VI Informe Iberoamericana de Seguridad Vial 2015

14 "El sexto informe de seguridad vial actualiza los datos de siniestralidad del año 2013 de los países que han enviado la información correspondiente". OISEVI 2015

Por otra parte, en su Informe de Gestión 2014, en el marco de las líneas estratégicas presentadas para el año 2015, se destaca:

- ◇ Apoyar la instauración de observatorios viales en la región.
- ◇ Continuar impulsando el número de países que realizan el estudio de comportamiento en la región.
- ◇ Realizar campañas de concientización en el marco de los principales ejes de seguridad vial, para difundir en los países miembros.
- ◇ Impulsar la creación de un “Plan de Seguridad Vial para Motos” en los países miembros para ser implementado a nivel nacional.
- ◇ Promover el fortalecimiento de las políticas de control y fiscalización en seguridad vial y transporte.
- ◇ Trabajar en la estandarización de normas de seguridad vehicular a nivel regional.
- ◇ Coordinar el intercambio entre países para fomentar la difusión de intervenciones viales exitosas y experiencias de formación y actualización recíprocas.

Metodología para elaborar planes de seguridad vial para motociclistas

En el año 2013, el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), publicó un documento donde se plantea cómo elaborar un Plan Tipo de Seguridad Vial para Motocicletas. El mismo pretende avanzar en una línea desde una doble vertiente: por un lado, facilitar recursos e instrumentos a los responsables de la gestión municipal en materia de movilidad que les permita avanzar en la planificación de la seguridad vial de las motocicletas. Por el otro, consensuar procedimientos y metodologías para analizar los problemas de seguridad vial que afectan a las motocicletas, comparando su situación con la de otros y aprendiendo de las buenas prácticas.

La metodología que se presenta en este documento fue utilizada para la elaboración del Plan de Seguridad de Motociclistas de la ciudad de Buenos Aires, Argentina.

Principales conclusiones del documento:

- Primera. Enmarcado en la Década de la Seguridad Vial, el presente documento da respuesta a las prioridades formuladas por Naciones Unidas en el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Centra su enfoque en dar herramientas a los responsables y los equipos técnicos municipales para que puedan formular estrategias eficaces para la reducción de la siniestralidad de un colectivo altamente vulnerable: los motociclistas.
- Segunda. El rápido crecimiento del parque de motocicletas en la movilidad de las ciudades y el aumento de los siniestros y víctimas, aconseja y justifica concentrar los esfuerzos en este tipo de vehículos.
- Tercera. Las motocicletas pueden y deben servir para abrir el debate sobre los siniestros de tránsito y sus consecuencias, mejorar la concienciación y como motor de arrastre para abordar la seguridad de los otros modos de desplazamiento.

- Cuarta. La condición previa para una buena política de seguridad vial es una buena política de movilidad urbana. El debate sobre las motocicletas nos llevará al debate sobre el modelo de desplazamientos en nuestras ciudades que es un debate necesario y conveniente.
- Quinta. La seguridad vial descansa en valores como son la autorresponsabilidad, el pensar en los demás, el compartir la vía pública y el civismo que conforman toda una pedagogía social que conviene promover en el ámbito de las ciudades.
- Sexta. El plan de seguridad para los desplazamientos en motocicleta descansa en el convencimiento de que los siniestros son evitables, que si otras ciudades han podido nosotros también podemos, que en el siglo XXI no es aceptable negociar el tránsito a cambio de vidas humanas, que la administración sola no puede hacer frente al problema y se necesita la movilización y el compromiso de la sociedad civil y que, al final, habrá los siniestros y las víctimas que los ciudadanos estén dispuestos a aceptar.
- Séptima. El plan de seguridad vial para los desplazamientos en motocicleta descansa en los siguientes principios:
1. Participación, de todos los implicados
 2. Transparencia, en la información y el debate
 3. Consenso, que no unanimidad
 4. Experiencia, compartir los problemas y las soluciones de otros ayuda
 5. Transversalidad, única forma de abordar problemas complejos
 6. Soluciones, plantear medidas concretas
 7. Autoevaluar, constantemente
 8. Responsabilidad, rigor en el trabajo bien hecho

Este plan tipo de seguridad vial para los desplazamientos en motocicleta para las ciudades de la Latinoamérica aborda una de las problemáticas más importantes de la siniestralidad en la región: los motociclistas en las ciudades.

Elaborado como una iniciativa abierta, viva y participativa, puede constituir un paso determinante en la lucha contra esta epidemia de la era moderna, ya que partiendo del análisis de las características de la siniestralidad en Latinoamérica, la siniestralidad de los motociclistas en las ciudades está situándose como el principal problema, o como menos, uno de los principales problemas de la movilidad.

Como última conclusión se presentan propuestas con el objetivo de consolidar un proyecto para la promoción de políticas sobre la seguridad de los desplazamientos en motocicletas en las ciudades:

1. Promover una **“Carta para la mejora de la seguridad de los desplazamientos en motocicleta en la ciudad”**. Es una declaración de principios en la que se recoge la realidad de la presencia de las motocicletas en la movilidad urbana, los derechos y obligaciones de los motociclistas y del resto de usuarios de la vía pública y el compromiso de todos para mejorar la convivencia entre los diversos modos de desplazamiento.
2. Promover un **encuentro de ciudades para la mejora de los desplazamientos en motocicleta**. Es un encuentro en el que las ciudades deben ser las

protagonistas, tiene como objetivo el intercambio de experiencias y de buenas prácticas de las municipalidades, debe abordar todos los temas o ámbitos temáticos relacionados con la seguridad de los desplazamientos en moto y acabar con una declaración conjunta.

3. **Crear un sitio web como punto de encuentro para la mejora de la seguridad de los desplazamientos en motocicleta en Latinoamérica.** Esta página web debe permitir la identificación de todas las asociaciones y entidades que trabajan por y para la seguridad de las motocicletas agrupadas por sectores, temas y países. Contactar a los responsables de las diversas organizaciones internacionales y administraciones sobre seguridad vial y motocicletas. Ser repositorio de documentación, planes, programas y documentos de interés sobre el tema. Y dar la posibilidad de realizar consultas a través de encuestas o someter a consideración nuevas acciones o iniciativas así como de recibir sugerencias.

Por más información por favor visite: <http://eventos.caf.com/media/26657/metodologia%20planes%20seguridad%20vial.pdf>

La motocicleta en América Latina: caracterización de su uso e impactos en la movilidad en cinco ciudades de la región

En Julio de 2015, el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), publicó una investigación donde se examina la forma como se usa la motocicleta, sus causas, y sus consecuencias en cinco ciudades de América Latina.

“El propósito es generar insumos para la formulación de políticas públicas que contemplen las múltiples dimensiones del uso de la motocicleta, al mismo tiempo que busque resolver las principales consecuencias negativas que su uso conlleva. Sirve también para llamar la atención sobre otras investigaciones que deben profundizarse sobre el tema”.

Este estudio se basó en tres etapas secuenciales haciendo énfasis en cinco ciudades de la región: Bogotá, Barranquilla, Buenos Aires, Caracas y San Pablo. En la primera etapa se elaboró un resumen de la experiencia mundial y la investigación académica a la fecha. En la segunda etapa, se aplicaron métodos cualitativos para caracterizar el problema y sus dimensiones en la región (presentado en el capítulo 3). En la tercera y última etapa, se diseñó una encuesta que se aplicó a una muestra representativa de usuarios, y a no-usuarios, en cada una de las ciudades (presentado en el capítulo 4) para entender los factores más relevantes que determinan el uso de la moto.

Del trabajo realizado se desprenden factores que explican el aumento del uso de motocicletas, incluyendo: i) aumentos en el ingreso per cápita, ii) el bajo costo de adquisición de la motocicleta, iii) la baja calidad de servicio de otros modos de transporte (tarifas, cobertura, confiabilidad, congestión), iv) la importancia de la motocicleta como fuente de trabajo y movilidad confiable, v) la motocicleta como un medio de adquirir estatus social, vi) la importancia del entorno social general y la familia en la decisión de compra, y uso de la motocicleta, vi) la formación como factor que puede influir en la seguridad vial y, finalmente, vi) la cultura del uso de la motocicleta.

Del análisis se deriva que la mayoría de usuarios de la motocicleta son hombres, jóvenes, de ingresos medios y bajos. La gran mayoría de usuarios de la motocicleta como vehículo individual de uso privado proviene de modos de transporte público y la mayoría de estos manifiesta que usaría el transporte público si la motocicleta no estuviera disponible.

En términos de siniestralidad, el 39% de los usuarios de la motocicleta privada y el 45% de los usuarios de la motocicleta como herramienta de trabajo ha tenido siniestros (incluyendo caídas) durante el último año. Los hombres son mucho más propensos a tener siniestros que las mujeres.

Esta cifra revela la importancia de atender la seguridad vial de los motociclistas. Igualmente, se encontró una baja capacitación formal de los conductores, lo que algunas veces aumenta aún más la siniestralidad.

El parque automotor de motocicletas de la población estudiada es relativamente nuevo. En el caso de las motocicletas que son utilizadas como vehículo individual de uso privado, el 55% tiene menos de 6 años y más del 85% de estas poseen motores de no más de 150 centímetros cúbicos (cc). Esto sugiere que la renovación del parque automotor, en conjunto con mejoras en los requisitos tecnológicos en estos vehículos, puede generar importantes mejoras en la polución ambiental por su uso.

Con base en los resultados del estudio se desarrollaron recomendaciones relacionadas con dos campos de trabajo. El primero, acciones y estrategias, tiene en cuenta a la motocicleta como un participante en el sistema de transporte urbano, y los impactos de uso sobre otros modos y usuarios del sistema de transporte. Las acciones de interés incluyen:

- ◇ Garantizar una red multimodal de transporte urbano, en donde se apunte a mejorar la integración entre modos de transporte público y otros modos de transporte sostenible. Asimismo se deben mejorar los sistemas de transporte público en términos de su cobertura, transferencias, frecuencia de servicio, política tarifaria, confort, y tiempos de acceso, para convertirse en una alternativa atractiva a la motocicleta.
- ◇ Fomentar desarrollos de alta densidad a lo largo de corredores de expansión que justifiquen el uso de transporte público en carriles exclusivos.
- ◇ Reducir el impacto ambiental de las motocicletas, especialmente el uso de motores a dos tiempos. Considerar el uso de convertidores catalíticos de calidad, importantes políticas para reducir el impacto ambiental de las motocicletas, y la utilización de estándares de emisiones que tengan en cuenta la vida útil de la tecnología de control de emisiones.
- ◇ Entender la función de costos y beneficios personales y sociales del uso de la motocicleta en contextos locales, para entender mejor los incentivos que llevan al uso de la motocicleta y formular políticas adecuadas.
- ◇ Fortalecer la capacidad institucional para atender los retos asociados con el creciente interés en el motociclismo, tal como regular para la utilización de la motocicleta como herramienta de trabajo que equilibre la importancia de esta con el deber de ofrecer condiciones sanas y de bienestar para sus conductores.

El segundo campo de trabajo contiene acciones para atender los retos de seguridad vial asociados al uso de la motocicleta:

- ◇ Desarrollar planes estratégicos de seguridad vial para motocicletas.
- ◇ Mejorar la capacitación y formación del conductor, incluyendo instructores capacitados y actualización y mejora de los contenidos divulgados.
- ◇ Entender el impacto que las políticas de licenciamiento puedan tener en mejorar la seguridad vial, y contemplar reglamentación especial para conductores novatos de motocicleta que imponga restricciones que se reducen gradualmente con la experiencia de manejo.

- ◇ Desarrollar y fortalecer la capacidad de vigilancia y control de normas de seguridad vial, incluyendo estándares de cascos, capacitación de conducción, tolerancia cero en consumo de alcohol, y características de la motocicleta.
- ◇ Entender los impactos de diseños viales sobre la seguridad de usuarios de motocicletas, y desarrollar manuales de diseño y mantenimiento de vías seguras para todos los usuarios.
- ◇ Trabajar en reducir la brecha entre la percepción de seguridad de las motocicletas de sus usuarios y la realidad de su inseguridad.

Además, se identificaron retos emergentes que merecen atención y estudio adicional, y posibles ajustes a políticas de movilidad y seguridad vial a futuro:

- ◇ Comprender en mayor detalle los detonadores sociales de la compra, uso y venta de la motocicleta, especialmente (pero no únicamente) en ciudades pequeñas y zonas rurales donde la motocicleta se ha afianzado como un medio de transporte importante.
- ◇ Monitorear el crecimiento de la flota de motocicletas eléctricas y bicicletas con motor de gasolina y eléctrico.
- ◇ Considerar políticas de estacionamiento en zonas urbanas que tengan en cuenta la necesidad de los usuarios de motocicletas y las realidades urbanísticas de la zona para evitar que las motocicletas sean estacionadas en áreas no aptas.
- ◇ Cuantificar de manera sistemática el uso y crecimiento del mototaxismo para generar un marco regulatorio para la prestación de servicio y considerar las condiciones en las que se puede mejorar su seguridad vial, incluyendo mejoras vehiculares.
- ◇ Desarrollar una política que garantice la oferta de cascos de calidad a precios razonables y con un nivel de confort adecuado para el usuario, que promueva el uso del casco, y que contemple aspectos de control y vigilancia.
- ◇ Estar al tanto de oportunidades de mejoras en el diseño vehicular para aumentar su seguridad vial, incluyendo cambios en la carrocería y la implementación de bolsas de aire.
- ◇ Entender mejor la motocicleta como un vehículo de transporte familiar y especialmente para el transporte de niños.

Los retos y las posibilidades asociados con el crecimiento acelerado de la adquisición y uso de la motocicleta requieren de acciones consensuadas entre usuarios, no usuarios, reguladores, y la sociedad.

Estas acciones deben contemplar las muchas dimensiones que explican este crecimiento, y buscar resolver las principales consecuencias negativas relacionadas. En especial, se reconoce la importancia crítica de tener que atender con urgencia las externalidades negativas del uso de motocicleta y, en particular, el grave problema de seguridad vial que genera su uso actualmente.

De la misma manera, se reconoce que la motocicleta ha actuado como una alternativa atractiva en comparación con un sistema de transporte público frecuentemente en deterioro. Al mismo tiempo se debe reconocer a la motocicleta como una opción de movilidad y trabajo que es de alta eficiencia energética y de bajas emisiones de dióxido de carbono. Se espera que este estudio contribuya a generar unas bases sólidas para la búsqueda e implementación de soluciones de transporte más sostenibles.

Para más información por favor visite: <http://scioteca.caf.com/handle/123456789/754>

Para cerrar este capítulo de las actuaciones a nivel regional, presentamos las **Prácticas Destacadas** que se han podido identificar en el marco del análisis de la información disponible en los países de América Latina incluidos en esta actualización:

1. La clasificación de Vehículos propuesta por MERCOSUR en su Resolución 35 de 1994, que entró en vigencia el 1° de Enero de 1995: http://www.mercosur.int/msweb/Normas/normas_web/Resoluciones/res94es/9435.pdf.
2. La posibilidad de acceso a los datos en forma centralizada y unificada si bien es una práctica muy común en los países que para este estudio forman parte del “grupo de control” (España, Portugal, Gran Bretaña y Estados Unidos de América), en la región LAC esta práctica es excepcional. Adoptar iniciativas como la de Chile, quien en su página <http://www.conaset.cl/programa/motociclistas/> centraliza toda la información requerida, es un camino para implementar recomendaciones que desde hace ya tiempo plantean organismos internacionales de referencia (OPS en 2009: “Favorecer el establecimiento de políticas que permitan el registro de información necesaria para documentar lo que está ocurriendo con los actores vulnerables en la Región, como son los peatones, ciclistas y motociclistas, que a su vez asegure la generación de indicadores para medir si las estrategias de seguridad vial que se apliquen están mejorando las condiciones de salud y equidad para todos ellos”).
3. La centralización de datos sobre fallecidos y lesionados como realiza Brasil a través del Ministerio de Salud y su base unificada de consulta DATASUS, proporciona no solo información accesible y simple de manejar, sino también lo suficientemente abierta y desagregada como para poder establecer patrones, conclusiones y aportar posibles soluciones en base a información numérica concreta.
4. Si bien Chile es uno de los países que no ha experimentado un alza destacable a nivel de motociclistas fallecidos en la comparativa 2008 – 2013, si ha constatado un alza en su parque vehicular de motocicletas en el mismo período de un 31%, lo cual le ha generado una luz de alerta y la decisión de tomar control sobre el tema, generando diversas acciones en favor de la seguridad vial de los motociclistas, con el resultante final de la generación de un “Plan Nacional de Seguridad Vial de Motocicletas”.
5. Con la puesta en marcha del Sistema Nacional de Datos del Tránsito (SINATRAN), Uruguay ha logrado disponer de una colección de información que le permite describir las circunstancias de cada siniestro ocurrido en cualquier parte del país así como las consecuencias para las personas involucradas, identificando los factores concurrentes; gracias a su implementación se pueden interpretar los cambios que se producen en la siniestralidad contrastándolos con las actuaciones que se realizan, evaluándose así cada medida y la estrategia general de los planes.
6. La legislación de Puerto Rico es, probablemente, la más completa en relación a la seguridad de los motociclistas, puesto que incluye la obligatoriedad de uso no sólo del caso sino de anteojos, guantes y calzado. Es sin duda un modelo a seguir no solo en LAC sino también en otros países como España o Portugal.
7. Chile ha optado por el camino de reconocer las principales normas internacionales, según el Decreto N° 231/2000, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (en este país, los cascos deben tener impreso en su

- interior la norma internacional a la que se ajustan): 1) Estándar N°218, Motorcycle Helmets, establecida por el Code of Federal Regulations (49CFR571.218), de los Estados Unidos de Norteamérica; 2) JIS T 8133, año 2000, definida por las autoridades de Japón; o 3) UNECE R22/04 y sus posteriores modificaciones, vigente en los países de la Unión Europea.
8. Con el patrocinio del OISEVI, durante 2013 y 2014, 9 (nueve) países de los incluidos en este estudio (Argentina, Bolivia, Chile, Ecuador, Guatemala, Nicaragua, Perú, República Dominicana y Uruguay), realizaron Estudios de Comportamiento en Conductas Viales, con el objetivo general de obtener datos que aporten información confiable para la toma de decisiones y el diseño e implementación de intervenciones de alta efectividad y, al mismo tiempo, del diseño de políticas públicas acordes y eficaces en cada contexto particular, permitiendo la comparación de escenarios y datos entre los países. La metodología previamente consensuada entre los países integrantes del OISEVI, responde a los patrones necesarios e indispensables para desarrollar un estudio observacional sobre el uso del cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil en vehículos, y sobre uso de cascos en motos sea cual fuere su configuración, en las ciudades de mayor densidad demográfica.
 9. En Panamá, las personas mayores de dieciséis (16) años pueden solicitar un permiso provisional para conducir motocicletas en un horario de 6:00 a.m. a 9:00 p.m.; sumado a esto, se exige el uso de casco y chaleco reflectivo.
 10. En Brasil después de ser considerado apto en los exámenes teórico y práctico, el conductor pasa por un período de “experiencia” de un año. Así, la Cartera Nacional de Habilidadación (CNH) definitiva se concederá al conductor al término de un año (período del Permiso para Conducir), desde que no haya cometido ninguna infracción de naturaleza grave o gravísima, es decir, reincidente en infracción media (CTB art. 148 § 3º).
 11. En Argentina, la Ley Federal, se exige además de las pruebas teórico – prácticas generalmente aplicadas en el resto de los países, que el aspirante rinda un examen teórico – práctico sobre conocimientos simples de mecánica y detección de fallas sobre elementos de seguridad del vehículo, así como un examen práctico de idoneidad conductiva que incluye dos fases: un simulador de manejo conductivo y la conducción en circuito de prueba o en área urbana de bajo riesgo.
 12. En Chile, todo postulante a la obtención de una licencia, así como los conductores que deben renovar el documento, deben acreditar condiciones de salud adecuadas; asimismo, debe acreditar, mediante declaración jurada, que no es consumidor de drogas, estupefacientes o sustancias sicotrópicas prohibidas que alteren o modifiquen la plenitud de las capacidades físicas o síquicas.
 13. La utilización de ropa o chalecos de alta visibilidad en forma complementaria a la utilización de las luces diurnas; 10 (diez) de los 19 (diecinueve) países incluidos en esta actualización, lo hacen obligatorio a nivel legal.
 14. Brasil ha reglamentado en forma progresiva la instalación de los Sistemas Antibloqueo de Ruedas (ABS) y de los Sistemas de Frenado Combinado de Ruedas (CBS) para motocicletas, ciclomotores, triciclos y cuatriciclos. Los sistemas antibloqueo de frenos (en inglés, Antilock Braking System, ABS) evitan que, durante una frenada intensa o cuando la calzada esté resbaladiza por cualquier motivo, las ruedas del vehículo se bloqueen. Cuando las ruedas se bloquean, la frenada se alarga y, lo más importante en el caso de las motocicletas, se pierde también la adherencia lateral entre el neumático y la vía, lo que provocaría inmediatamente la desestabilización de la motocicleta y su caída a la calzada. El Sistema de Frenado Combinado de Ruedas (CBS),

e un sistema por el cual cuando actuamos sobre el freno de una de las ruedas en una motocicleta, parte de la potencia de frenado se reparte hacia la otra, consiguiendo una frenada mucho más efectiva.

15. En Puerto Rico, es necesario para obtener por primera vez o renovar la licencia del vehículo, el pago de la prima correspondiente del seguro de responsabilidad obligatorio, junto al pago de los derechos de expedición o renovación de la licencia. De esta forma, se puede controlar en forma efectiva que todo vehículo con una licencia vigente, cumple con disponer de un seguro de responsabilidad ante siniestros.
16. La Campaña Regional: “Casco pa’ ponerte”, fue promovida a nivel regional por el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) con el objetivo de generar un cambio cultural necesario para modificar conductas cotidianas tendientes a reducir la siniestralidad vial y sus consecuentes muertes y lesiones.
17. La elaboración de los documentos base que dieron origen tanto al Plan de Chile como al de Colombia, contaron con la participación de amplios y variados sectores de la sociedad, actores, todos ellos, directamente vinculados con la temática de la moto como vehículo y medio de transporte: organizaciones de la sociedad civil, empresas privadas, colectivos de usuarios de ciclomotores y motocicletas, médicos e investigadores, técnicos, expertos y autoridades locales y nacionales. Esta amplia participación asegura que al momento de elaborar los planes y fijar las metas y acciones a desarrollar, ya se cuente con una base de “respaldo” social al mismo, lo que evitará demoras y posiciones encontradas a la hora de su implementación.

Actuaciones internacionales

En el “INFORME SOBRE LA SEGURIDAD DE LOS MOTOCICLISTAS EN LATINOAMÉRICA. Tendencias internacionales y oportunidades de acción”, presentado en el año 2013 y que da origen a esta actualización, se consignaron varios ejemplos de actuaciones internacionales que merecen la pena ser mencionadas nuevamente:

Política pública:

España

Durante el año 2007 la Dirección General de Tráfico española lideró la elaboración de un Plan de Seguridad Vial orientado a reducir la siniestralidad de las motocicletas y los ciclomotores. El plan tenía como objetivo básico invertir la tendencia creciente en la evolución del número de muertos y heridos graves por accidentes que se había venido sufriendo en los años anteriores.

El plan español se estructura en 4 ámbitos de actuación, 12 programas y 36 medidas, 16 de las cuales son consideradas prioritarias. A estos 4 ámbitos de actuación directa, hay que añadir un ámbito adicional de naturaleza horizontal denominado “Información y Conocimiento” dirigido a disponer de más y mejor información relacionada con la seguridad vial de las dos ruedas a motor, por un lado, y a que dicha información se transforme sistemáticamente en conocimiento que contribuya, directa o indirectamente, a la consecución de los objetivos del plan, por otro.

Las 36 medidas que contiene el plan hacen especial hincapié en los que constituyen los cuatro ámbitos fundamentales de la siniestralidad de motocicletas y ciclomotores:

1. Mejorar la preparación de los motociclistas para la conducción segura, tanto en las pruebas de acceso como en la formación complementaria en seguridad vial
2. Reducir los escenarios de alta siniestralidad que afectan a este tipo de vehículos
3. Combatir las prácticas de riesgo de los conductores de motocicletas y ciclomotores
4. Asegurar la adopción de medidas paliativas que reduzcan la lesividad de los accidentes

En el plan de la Dirección General de Tráfico, las 36 medidas del plan se han analizado y priorizado atendiendo a cuatro variables: impacto en los objetivos del plan, viabilidad, recursos necesarios para su ejecución y consenso en el grupo de trabajo.

Para obtener más información, por favor visite: http://www.dgt.es/portal/es/seguridad_vial/planes_seg_vial/

Posteriormente, en el año 2010 se aprobó la actual estrategia nacional de seguridad vial 2011-2020, en donde la seguridad de los motociclistas constituye una de las principales prioridades. Las prioridades de esta estrategia son:

1. Proteger a los usuarios más vulnerables (niños, jóvenes, mayores, peatones y ciclistas)
2. Potenciar la movilidad segura en zona urbana
3. Mejorar la seguridad de los motociclistas
4. Mejorar la seguridad en las carreteras convencionales
5. Mejorar la seguridad en los desplazamientos relacionados con el trabajo
6. Mejorar los comportamientos en relación con el alcohol y la velocidad en la conducción

El objetivo numérico específico en el caso de los motociclistas, incluido en la estrategia 2011-2020, es conseguir un 20% menos de fallecidos y heridos graves en el grupo de usuarios de motocicletas. Ello se pretende conseguir mediante:

- ◇ Comportamientos más seguros de los motociclistas
- ◇ Incrementar la seguridad de las carreteras para los motociclistas
- ◇ Mejorar el conocimiento sobre la accidentalidad de los motociclistas y su movilidad

Del total de 172 actuaciones incluidas en la estrategia española para el decenio actual, las once siguientes tienen como objetivo específico mejorar la seguridad de los motociclistas:

1. Promover los cursos de conducción segura para motociclistas
2. Fomentar el uso de equipamiento de seguridad para los motociclistas
3. Realizar campañas de información y concienciación sobre los riesgos de los desplazamientos en motocicleta

4. Realizar campañas de información y concienciación sobre la convivencia entre la motocicleta y los otros modos de desplazamiento
5. Implicar al colectivo de motociclistas como prescriptores sobre los riesgos de los desplazamientos en motocicleta
6. Realizar campañas de vigilancia y control del cumplimiento de las normas por parte de los motociclistas, especialmente en las carreteras y tramos de conducción pseudo-deportiva
7. Promover la progresiva incorporación de los sistemas de distribución de frenada
8. Continuar la instalación de barreras de seguridad para motociclistas en carretera
9. Promover el intercambio específico de las mejores prácticas para mejorar la seguridad en los desplazamientos urbanos de las motocicletas
10. Obtener datos de exposición al riesgo
11. Acometer estudios que permitan caracterizar los perfiles de accidentalidad de los colectivos clave de la estrategia y los principales factores de riesgo

Para obtener más información, por favor visite: http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico_2020_004.pdf

En el año 2012 se lanzó una campaña, coordinada por el grupo de trabajo “Motocicletas y Seguridad Vial” del Consejo Superior de Seguridad Vial español (el mismo grupo que en su día lideró la elaboración del Plan Estratégico para la Seguridad Vial de las Motos del año 2007), con el objetivo de promover la demanda de cursos de conducción segura:

DGT
ENMOTOMASSEGURO.COM

Entre un **susto** y un **accidente** sólo hay una delgada línea, la formación voluntaria te ayuda a dejarlo en un susto.

Información de interés al motorista

- Actualidad: Noticias
- Informes y estadísticas: Biblioteca
- Jornadas y eventos: Acreditaciones del mundo de las 2 ruedas

¿Soy un motorista que conduce de forma segura?
Atrévete a realizar el test. Tendrás menos de 5 minutos!
[Prueba el test!](#)

10 razones para hacer un curso de conducción segura en moto
[Conócelas!](#)

¿Qué es un curso de conducción segura para motoristas?
[Conoce +](#)

Escuelas de conducción
Busca la escuela más cercana...
[Ir al buscador](#)

Solicitud de adhesión
de escuelas de conducción
[Conoce +](#)

Próximos cursos de conducción segura
[Conoce +](#)

Invertir en equipamiento de protección es invertir en la seguridad de uno mismo.
Te enseñamos como hacerlo correctamente en [nuestra tienda](#)

Información de interés para el motorista
Actualidad
Informes y estadísticas
Jornadas y eventos de motos y seguridad vial

Motoristas
¿Soy un motorista que conduce de forma segura?
10 razones para hacer un curso de conducción segura en moto

Cursos
¿Qué es un curso de conducción segura para motoristas?
Búsqueda de Escuelas
Próximos cursos de conducción segura

Inicio
Contacto

INFOGRAFIA N° ZZ. En Moto es más Seguro. 2015

Para obtener más información, por favor visite: <http://www.enmotomasseguro.com/>

En la referida página, se puede acceder a información actualizada sobre publicaciones, estadísticas, consejos y muchos otros recursos de interés para los motociclistas.

Gran Bretaña

Desde al año 2005, los motociclistas ingleses tienen una estrategia específica para su seguridad: “La estrategia de motociclismo del gobierno” o, en inglés, The Government’s Motorcycling Strategy. La estrategia fue la respuesta del gobierno al informe publicado en el año 2004 por el Grupo Asesor sobre Motociclismo. En este caso, la estrategia va más allá de un plan de seguridad vial, ampliando su objetivo hasta considera una movilidad más sostenible sobre dos ruedas en términos generales. El objetivo general de la estrategia inglesa es “facilitar que el motociclismo sea una alternativa real para los desplazamientos y en dentro de un marco de transportes seguros y sostenibles”. El Departamento de Transportes inglés se apoya para la implementación de la estrategia en el Consejo Nacional de la Motocicleta (National Motociclo Council).

Los principales contenidos incluidos en la estrategia son:

1. El medio ambiente: emisiones, ruido y atascos
2. Las infraestructuras y la gestión del tráfico: diseño, aparcamientos, planes de transporte, planes de desplazamientos, gestión del tráfico, motocicletas en carriles bus y líneas de detención avanzadas
3. Las motocicletas: ingeniería, visión, pérdidas de combustible diesel, cultura...
4. El equipamiento de seguridad
5. El factor humano: estadísticas de accidentes, causas de accidentes, formación y exámenes para la obtención del permiso de conducción, cursos de mejora de la conducción de motocicletas y concienciación sobre la velocidad, educación y campañas
6. Crímenes: infracciones de tráfico, robos de motocicletas, impago de impuestos y vehículos sin asegurar
7. Impuestos

Para obtener más información, por favor visite: <http://www.dft.gov.uk/topics/road-safety/rider-safety>

Otras de las iniciativas más destacadas en Gran Bretaña es la publicación, en 2007, de una página web con información específica sobre las prestaciones de los cascos de motocicletas: Programa de valoración de cascos de seguridad (o en inglés, SHARP, Safety Helmet Assessment and Rating Programme).

Para obtener más información, por favor visite: <http://sharp.direct.gov.uk/>

Investigaciones:

Proyecto ROSA:

El proyecto ROSA (Manual de Buenas Prácticas de Seguridad Vial para los Motociclistas) tiene como objetivo la elaboración y difusión de un manual de buenas prácticas en lo que respecta a seguridad vial de los vehículos de dos ruedas motorizadas. La Comisión Europea ha financiado una parte del proyecto. El coordinador del proyecto es CIDAUT (Fundación para la Investigación y el Desarrollo en Transporte y Energía) y el resto de socios son: AMM (Asociación Mutua Motera, España), CM (Coordinamento Motociclisti, Italia), DORNA Sports S.L. (España), ERF (European Union Road Federation, Bélgica), FMP (Federação de Motociclismo de Portugal), RFME (Real Federación de Motociclismo de España). En el proyecto también han colaborado la DGT (Dirección General de Tráfico, España), la FIM (International Motorcycling Federation) y MotoGP.

Para obtener más información, por favor visite: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/projects/doc/rosat.pdf

Proyecto eSUM:

El proyecto eSUM (European Safer Urban Motorcycling o, en español, Motociclismo urbano europeo más seguro) fue creado para identificar las intervenciones que ayudan a reducir el riesgo de accidentes de los vehículos de dos ruedas a motor, al mismo tiempo que se mantienen las ventajas de movilidad ofrecidas por las motos en las áreas urbanas. La Comisión Europea financió una parte del proyecto. El coordinador del proyecto es el Ayuntamiento de Barcelona y el resto de socios

son: Transport for London (Gran Bretaña), Mobility Agency for the city of Rome (Italia), Mairie de Paris (Francia), Dirección general de Tráfico (DGT, España), BMW Motorrad (Alemania), Piaggio (Italia), Association des Constructeurs Europeens de Motocycles (ACEM, Bélgica), Altran DSD (España), Universidad de Florence (Italia), y la Universidad de Atenas (Grecia).

El proyecto ha elaborado, en primer lugar, una guía de buenas prácticas pensada para ingenieros, diseñadores y profesionales implicados en la seguridad vial; en segundo lugar, una metodología sencilla para diseñar e implementar un programa de reducción de las víctimas de accidentes de vehículos de dos ruedas a motor y, en tercer lugar, un informe de accidentes en entornos urbanos basado en el estudio MAIDS (véase más arriba la información sobre este estudio en la sección correspondiente a las recomendaciones de seguridad vial de la asociación ACEM). También se ha elaborado una serie de vídeos sobre las actividades de las ciudades participantes en el proyecto.

Para obtener más información, por favor visite: http://ec.europa.eu/transport/road_safety/projects/doc/esum.pdf

Proyecto RIDERSCAN:

El proyecto RIDERSCAN (European Scanning Tour for Motorcycle Safety o, en castellano, Tour Europeo para la Seguridad de las Motocicletas) tiene como objetivo la recopilación de toda la información existente sobre seguridad de los motociclistas en Europa, la identificación de las necesidades de acción y su difusión y la creación de una red internacional basada en el conocimiento.

Para obtener más información, por favor visite: <http://www.fema-online.eu/index.php?page=riderScan>

Infraestructuras más seguras

Posición del consorcio mundial iRAP sobre motocicletas y barreras de seguridad:

En el año 2008, iRAP publicó un documento sobre las barreras de contención o protección y la seguridad de los motociclistas.

A modo de resumen, puede indicarse que el panel EuroRAP de seguridad de motociclistas recomienda al final del documento:

1. Es necesario mejorar los datos sobre los accidentes mortales de motocicletas
2. Se dispone ya de la evidencia necesaria para elaborar guías sobre cuáles son los lugares que deben ser protegidos por barreras de seguridad (utilizando para ello, por ejemplo, el "árbol de decisión" utilizado en los Países Bajos)
3. Allí donde los datos lo permitan, se deberían elaborar mapas de riesgo diferenciados por modos de transporte
4. Las normas técnicas de barreras deben incluir pruebas en caso de impacto de motociclistas
5. Cada departamento o ministerio, nacional o regional, debería contar con "un campeón" de la seguridad de los motociclistas, como sucede ya en Francia, capaz de incluir cambios culturales también en las propias autoridades de carreteras

Para obtener más información, por favor visite: <http://www.irap.org/about-irap-3/research-and-technical-papers?download=39:barriers-to-change-designing-safe-roads-for-motorcyclists>

Informe de la Federación Europea de Carreteras sobre sistemas de contención en las vías

En el año 2009, la ERF publicó un documento de debate sobre la seguridad de las infraestructuras y los motociclistas. Se trata de un documento relativamente genérico y abierto de 12 páginas en total. Algunas de las recomendaciones son:

1. Mejorar el mantenimiento vial para prevenir accidentes debidos a defectos en las vías.
2. Considerar la seguridad de los motociclistas desde la etapa de diseño de las vías.
3. Elaborar nueva legislación europea sobre protección de usuarios vulnerables, incluidos los motociclistas.
4. Revisar las normas actuales de diseño, construcción y mantenimiento de las vías para incluir las necesidades de los motociclistas.
5. Desarrollar una herramienta estadística específica para recopilar información sobre los accidentes de los motociclistas.
6. Incluir la seguridad de los motociclistas en las auditorías e inspecciones de seguridad de las infraestructuras.
7. Promocionar guías sobre infraestructuras y seguridad de los motociclistas.
8. Realizar tratamientos específicos en los puntos negros de accidentes de motocicletas.
9. Realizar campañas a todos los niveles para explicar el papel de la infraestructura, el motociclista, la motocicleta y sus respectivas interrelaciones.
10. Creación de una Agencia Europea de Seguridad Vial que coordine acciones a nivel europeo.

Para obtener más información, por favor visite: http://www.erf.be/media/position_papers/PTW%20Discusssion%20Paper_Final_IF.pdf

Guía de la asociación ACEM para diseñar infraestructuras seguras para los motociclistas

Asociación de Constructores Europeos de Motocicletas (ACEM) elaboró en el año 2006 una "guía de infraestructuras y diseño seguro para los vehículos de dos ruedas a motor". El objetivo de la guía es insistir en que los vehículos de dos ruedas a motor utilizan la carretera de modo diferente a otros vehículos, y presentar cuáles son las necesidades especiales de los motociclistas.

Algunas de las principales recomendaciones de ACEM para mejorar la seguridad de las infraestructuras y su interacción con las motocicletas son:

1. Integración de las necesidades de los vehículos de dos ruedas a motor en la formación básica de los diseñadores de infraestructuras y los ingenieros de carreteras y tráfico.

2. Mantenimiento apropiado de la infraestructura vial.
3. Consideración de la seguridad de las motocicletas desde la etapa de diseño de las vías.
4. Análisis de posible nueva legislación sobre la protección de los usuarios vulnerables de las vías de circulación, motocicletas incluidas.
5. Revisión y desarrollo de estándares que fomenten el diseño, construcción y mantenimiento adecuados a las necesidades de los motociclistas.
6. Desarrollo de procedimientos estandarizados para la recopilación de datos de accidentes con implicación de motocicletas.

Para obtener más información, por favor visite: <http://www.acem.eu/index.php/media-corner/publications/89-guidelines-for-powered-two-wheelers-safer-road-design-in-europe>

Guía para motociclismo elaborada por el Instituto de Ingenieros Viales británico

En el año 2005, el instituto publicó su guía sobre motociclismo. La guía nació como un apoyo a la estrategia gubernamental para situar las motocicletas en el centro de la política de transportes. La guía se subtitula "Mejorando la seguridad mediante la ingeniería y la integración". El objetivo de la guía es demostrar el papel que el motociclismo puede jugar en un sistema integrado de transportes, y ayudar a los ingenieros de carreteras y tráfico a desarrollar un entorno vial más seguro y adaptado a las necesidades y limitaciones de los motociclistas. Para ello, cada uno de sus capítulos de la guía ofrece a los profesionales consejos prácticos para diseñar un entorno seguro para las motocicletas, los ciclomotores y los scooters. La guía se actualiza permanentemente, y se ha creado un foro en Internet para colaborar en esta labor.

Para obtener más información, por favor visite: <http://www.motorcycleguidelines.org.uk>

2.3. Sección 3: Conclusiones y recomendaciones

Las principales conclusiones del análisis de la información disponible en los países de América Latina incluidos en esta actualización, son las siguientes:

1. El término "motocicleta" engloba una gran variedad de vehículos diferentes de dos, tres o, incluso, cuatro ruedas a motor cuya clasificación o tipología es diferente en los distintos países de la región; ciclomotor, motocicleta, motoneta, bicicleta eléctrica, motobici, bicimoto, mototriciclo, triciclos automotores, tetramoto... Dicha variedad de tipologías, normalmente discordante de un país a otro, dificulta sobremanera la elaboración de estadísticas comparativas.
2. Los vehículos de dos (y tres ruedas) constituyen un modo de transporte básico para muchas personas y familias y su uso está en aumento. Ello se debe a dos motivos distintos fundamentales: su menor coste de adquisición, uso y mantenimiento en comparación con los automóviles y su mayor facilidad de uso en condiciones de tráfico intenso urbano.
3. La disponibilidad de información en los países de la región LAC es dispar y entre sí y en muchos casos, las fuentes varían cuando se trata de relevar un mismo dato en dos momentos distintos del tiempo; ejemplo de esto es

que en esta actualización algunos datos (total de fallecidos, grupos de edad, número de fallecidos en ciudad o carretera), no pudieron ser relevados en la misma fuente que se utilizó para el estudio publicado en 2013.

4. Si bien la información en relación al total general de vehículos y su matriculación anual es relativamente sencilla de obtener, el desglose por tipo de vehículo – para este estudio, el de motocicletas – no sigue el mismo criterio y su acceso se torna complejo.
5. En este estudio se ha estimado que en la región LAC existen un total de 41.5 (cuarenta y uno punto cinco) millones de motocicletas y, en total, 180.6 (ciento ochenta punto seis) millones de vehículos (incluidas motocicletas).
6. De media, las motocicletas representan el 23% del parque total de vehículos en la región.
7. Las tasas medias de motorización en los países LAC para los que se dispone de información son las siguientes: 71 (setenta y un) motocicletas por cada 1.000 habitantes y, en total, 309 (trescientos nueve) vehículos (incluidas motocicletas) por cada 1.000 habitantes.
8. En la región LAC se matricularon alrededor de 4.3 (cuatro punto tres) millones de vehículos de dos ruedas a motor en el último año para el que se dispone de datos.
9. De los 19 (diecinueve) países de la región incluidos en el estudio (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Puerto Rico, República Dominicana, Uruguay y Venezuela), en tan sólo 2 (dos) casos no fue posible acceder al número de motociclistas fallecidos. Por el contrario, en 17 (diecisiete) países, no se dispone de información sobre la distribución de fallecidos entre carretera y ciudad. Finalmente, en relación a la información sobre fallecidos por grupos de edad, la información es accesible en tan solo 4 (cuatro) países del total de los países de la región incluidos en este estudio.
10. En los 19 (diecinueve) países de la región latinoamericana, fallecieron un total de 22.420 (veintidós mil cuatrocientos veinte) usuarios de vehículos de dos y tres ruedas a motor.
11. La tasa poblacional media para Latinoamérica (media de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, Puerto Rico, República Dominicana, Uruguay y Venezuela) es de 38 (treinta y ocho) motociclistas fallecidos por cada millón de habitantes (el triple de la media para España, Portugal, Reino Unido y Estados Unidos de América por ejemplo).
12. Aplicando dicha tasa media a la población estimada para toda Latinoamérica y el Caribe (LAC) en el año 2013, un total de 616.605.000 personas, se llega a la conclusión de que en LAC fallecen al año aproximadamente 24.600 (veinticuatro mil seiscientos) personas ocupantes de vehículos de dos y tres ruedas a motor.
13. Según los datos disponibles, en apenas los últimos cinco años el número de motociclistas fallecidos (usuarios de vehículos de dos y tres ruedas a motor fallecidos) en Latinoamérica puede haber aumentado en un 58%. En comparación, el número total de fallecidos en accidentes de tráfico en los 19 (diecinueve) países de estudio aumentó en el mismo periodo un 2.33%, un porcentaje mucho menor que en el caso de las motocicletas.
14. En la actualidad, los usuarios de vehículos de dos o tres ruedas muertos en accidentes de tráfico suponen aproximadamente el 24.2% del total de fallecidos

en el tráfico. Hace cinco años, dicho porcentaje era de aproximadamente el 15.68%. El porcentaje que suponen los motociclistas en el número total de fallecidos en el tráfico en los países LAC para los que se dispone de datos ha aumentado notablemente en los últimos cinco años.

15. En Uruguay, destaca sobre manera el dato de que más de la mitad de los fallecidos en siniestros de tránsito (en concreto, el 52.9%) son motocicletas.
16. Aunque en diversos países de la región sí se dispone de información relativa al número de motociclistas fallecidos desglosado por grupos de edad (Brasil, Chile, Ecuador, México, Puerto Rico, Uruguay y Paraguay), dichos grupos no son homogéneos en las estadísticas a las que se ha tenido acceso para este trabajo, lo que dificulta la labor de comparación internacional.
17. En una colisión de tránsito con usuarios de motocicleta, el uso correcto del casco protector puede reducir el riesgo de morir hasta en un 40%, y el riesgo de sufrir una lesión severa en un 70%.
18. Todos los países incluidos en el presente estudio exigen a los motociclistas la utilización de cascos de seguridad. Las leyes, por otro lado, son muy variadas y en algunos casos, como en el de México, su cobertura no es nacional sino que depende de las diferentes regiones o estados.
19. Un cierto número de países exige otros elementos de protección como anteojos o chalecos reflectantes. La legislación probablemente más completa sobre elementos de protección personal es la de Puerto Rico, la cual incluye igualmente guantes y calzado adecuado.
20. Los cascos deben cumplir con los estándares de seguridad reconocidos internacionalmente para asegurar que puedan reducir de manera efectiva el impacto del trauma craneal posterior al choque.
21. En 10 (diez) de los 19 (diecinueve) países latinoamericanos incluidos en este estudio (en el 53%) NO se exigen requisitos técnicos detallados.
22. Cuando existe la observancia de la ley sobre el uso de casco estándar, la tasa en el uso por los motociclistas puede aumentar hasta en un 90%.
23. Según el estudio sobre la situación de la seguridad vial en las Américas elaborado por la Organización Panamericana de la Salud en el año 2015, la eficacia de la aplicación, fiscalización o supervisión policial del uso del casco de motocicletas es tremendamente variable entre los diferentes países.
24. Son aún demasiados los países para los que no se dispone de información sobre la tasa de uso del casco de motocicletas.
25. Los requisitos para la obtención del permiso o autorización para la conducción de vehículos de dos ruedas a motor son muy variables en la región. Así, por ejemplo, la edad mínima para conducir vehículos de dos ruedas a motor oscila entre los 13 y los 18 años.
26. Son varios los países que incluyen algún tipo de progresividad o restricciones en los primeros años de conducción de motocicletas: Argentina, Costa Rica, Ecuador, México o Uruguay.
27. Según la información recopilada en este informe, todos los países, excepto México, exigen algún tipo de pruebas o exámenes teóricos y prácticos específicos para la obtención del permiso o licencia de conducción de vehículos de dos ruedas a motor.
28. Según la información recopilada en este informe, todos los países, excepto México, exigen algún tipo de reconocimiento médico, físico o psíquico, para

la obtención del permiso o licencia de conducción de vehículos de dos ruedas a motor.

29. Según los estudios de siniestralidad de todo el mundo, un porcentaje considerable de siniestros de motocicleta se producen cuando el conductor del “otro” vehículo no ve al ciclomotorista o motociclistas con tiempo suficiente para evitar la colisión. La utilización de ropa o chalecos de alta visibilidad puede ser una medida de prevención muy relevante para aumentar la visibilidad de los usuarios de vehículos de dos ruedas a motor y, de hecho, son varios los países en la región que ya exigen su uso. Pero, otra media alternativa o complementaria, muy utilizada en los países desarrollados, es circular con las luces delanteras encendidas en los vehículos de dos ruedas a motor.
30. El uso de luces de conducción diurna en las motocicletas es obligatorio en el 68% de los 19 (diecinueve) países de la región incluidos en el presente estudio.
31. El Sistema de Encendido Automático de las Luces Diurnas consiste en su sencillo mecanismo gracias al cual las luces se encienden de modo automático en el mismo momento en que se arranca el motor del vehículo. Con este sistema se evita que el conductor del ciclomotor o la motocicleta se olvide de accionar el correspondiente interruptor y circule durante el día sin luces.
32. El estado técnico de los vehículos es otro de los parámetros más relevantes desde el punto de vista de la prevención de siniestros provocados por fallos mecánicos.
33. Las revisiones mecánicas periódicas de motocicletas son obligatorias en el 68% de los 19 (diecinueve) países de la región incluidos en el presente estudio.
34. En todos los países de la región incluidos en esta actualización, excepto en México y Cuba, es obligatorio que los vehículos de dos ruedas a motor cuenten con el correspondiente seguro frente a daños. Esto significa que cerca del 89% de los países incluidos en este estudio, exigen en todo su territorio el aseguramiento de este tipo de vehículos.
35. Las campañas de seguridad vial (principalmente, de información y concienciación) sobre colectivos y problemáticas específicas de los distintos usuarios de las vías de circulación constituyen una de las principales medidas de seguridad vial. Las campañas nacionales, que cubren todo el territorio estatal, periódicas, combinadas con otras medidas como controles policiales y coordinadas con la acción local, son más efectivas que las campañas esporádicas o puramente locales.
36. En este contexto, si bien en el 68 % de los países incluidos en este relevamiento se han encontrado campañas de prevención de tipo nacional, las mismas no siempre son promovidas por las autoridades competentes, dejando muchas veces en manos de la sociedad civil o empresas privadas, la responsabilidad de llevarlas adelante.
37. En relación a la utilización de las motocicletas como medio de transporte – y en muchos casos como medio de trabajo –, la generación de planes específicos no ha sido atendida con la necesaria importancia que las cifras de muertos y lesionados lo demandan.

Las recomendaciones que pueden realizarse, a partir de la recopilación y análisis de la información disponible en la región LAC llevada a cabo en este trabajo, son las siguientes:

1. Simplificar y armonizar en la región y en la medida de la posible la tipología legal de vehículos de dos y tres ruedas con el fin de – como mínimo – poder realizar comparaciones internacionales.
2. Disponer en todos los países de datos accesibles relativos al parque de vehículos desglosado por: tipo de vehículo, antigüedad, matriculación anual, cantidad de vehículos asegurados.
3. Implementar las recomendaciones de OPS como una de las principales prioridades para poder conocer y, posteriormente, mejorar la seguridad vial de este tipo de usuarios de las vías de circulación (OPS en 2009: “Sería conveniente, por ejemplo, profundizar el conocimiento sobre lesiones y muertes asociadas al uso de motocicleta, que se encuentran en aumento en países de la América Latina, así como estudiar los determinantes sociales que puedan estar influyendo en estos fenómenos”).
4. Los países deben mejorar la calidad de los datos disponibles en relación a la situación de las motocicletas y prestar atención a todos los indicadores vinculados a la temática, como forma de adecuar las estrategias locales y nacionales de seguridad vial al concepto de “prevención” y no de “reacción”, ante el innegable aumento de estos vehículos como forma de transporte.
5. Se debe implementar en todos los países sistemas de gestión de datos relativos a la siniestralidad vial, que permitan identificar la cantidad de fallecidos por grupo de edad, así como el lugar en el que ocurrió el hecho: ciudad o carretera; en tal sentido, se deben estandarizar los grupos de edad en las estadísticas de siniestralidad de los diferentes países, con el objetivo de hacerlos comparables.
6. Promover la realización de estudios de siniestralidad a nivel nacional y regional (en profundidad y a nivel estadístico), como parte del necesario intercambio de información y mejores prácticas.
7. Disponer de una legislación modelo sobre el uso de casco y prendas de protección que sirva como fuente de inspiración para la armonización de este importante aspecto de la seguridad vial de los motociclistas en todos los países de la región. La legislación modelo podría considerar diferentes etapas en la promoción de la utilización de los distintos elementos de protección de motocicletas: países con bajo uso, países con medio uso y países con alto uso.
8. Todos los países deben exigir que los cascos de uso para los motociclistas cumplan con una norma técnica internacional (en general, más exigentes que las nacionales) que asegure el desempeño del casco, llegado el momento de su utilización.
9. Promover como “mejor práctica” la utilización del equipamiento básico de protección para los motociclistas como: guantes, zapatos cerrados / botas, chaquetas, pantalones largos – entre otros – como paso previo a la exigencia del uso estos elementos en forma mandatoria.
10. La exigencia del uso de casco debe acompañarse necesariamente de políticas de fiscalización permanentes – no estacionales o zafrales – tanto en los ámbitos local como nacional.
11. Armonizar los requisitos para la obtención del permiso o autorización para la conducción de vehículos de dos ruedas a motor en la región: edad mínima, formación y conocimientos mínimos, exámenes o pruebas, reconocimientos médicos, progresividad en los privilegios de conducción o en las restricciones durante los primeros años de conducción de motocicletas.

12. Armonizar las edades de acceso a los permisos de conducción, de modo que se tenga en cuenta la necesidad real, la madurez de los conductores y los posibles efectos en la seguridad de este tipo de usuarios de las vías de circulación.
13. Armonizar los criterios utilizados para definir la progresividad de acceso a la conducción de vehículos de dos ruedas, basados en la experiencia de aquellos países que ya lo implementan y en los datos de mortalidad por rango de edad, donde claramente se demuestra que los más jóvenes son los más perjudicados.
14. Establecer requisitos mínimos homogéneos en los países de la región, relativos a la formación mínima y las pruebas o exámenes para el acceso a la conducción de vehículos de dos ruedas a motor, con el fin de asegurar de la manera más fehaciente posible, la idoneidad del candidato para la conducción.
15. Promover modelos avanzados de formación de motociclistas, centrados en la mejora de la percepción del riesgo y en la conducción protectora o defensiva.
16. Establecer requisitos mínimos homogéneos en los países de la región, relativos a las condiciones y exámenes psicofísicos para el acceso a la conducción de vehículos de dos ruedas a motor.
17. Hacer obligatorio por ley, la utilización de las luces de conducción diurna en el caso de los vehículos de dos ruedas a motor, fiscalizando en forma permanente su uso.
18. Exigir la utilización de elementos de alta visibilidad (como chalecos reflectivos) para aumentar el nivel de seguridad en los motociclistas.
19. Exigir por ley que el encendido automático de las luces diurnas, sea parte del equipamiento estándar en todas las nuevas motocicletas y ciclomotores vendidos en la región.
20. Establecer en forma gradual la exigencia de Sistemas Antibloqueo de Ruedas (ABS) y de los Sistemas de Frenado Combinado de Ruedas (CBS) Sistemas de ABS en todas la nuevas motocicletas y ciclomotores vendidos en la región.
21. Todos los países deben instrumentar estudios periódicos de observación del uso de sistemas de protección en general; a los efectos de este estudio, hacemos especial énfasis en el uso de casco, utilización de luces diurnas y chaleco reflectivo.
22. Exigir por ley la revisión / inspección técnica vehicular para los vehículos de dos ruedas, estableciendo exigencias mínimas comunes en la región en relación a las mismas.
23. Implementar medidas de control y seguimiento a la obligatoriedad del seguro de responsabilidad, con el objetivo de estimular la adhesión a la medida y no desalentar su uso. Las mismas, pueden ser de tipo administrativo exigiendo – a modo de ejemplo – el comprobante de pago o vigencia del seguro de responsabilidad correspondiente, al momento de expedir por primera vez o renovar la licencia de circulación de un vehículo; asimismo, es necesario homogeneizar a nivel regional, los requisitos mínimos de las coberturas que brindan los seguros obligatorios.
24. Realizar campañas en todos los países de tipo nacional y permanente; tomar ventaja de aquellas iniciativas de tipo regional (a modo de ejemplo la referida en nuestra PRACTICA DESTACADA N° 15) cuando los recursos son escasos, con el fin de promover la seguridad de los usuarios de vehículos de dos ruedas a motor.

25. Diseñar e implementar Planes Específicos Seguridad de Motociclistas como parte fundamental de la gestión integral de la seguridad vial en cada país; los mismos deben incluir como área de actuación prioritaria, el desarrollo de programas de seguridad vial laboral para motociclistas.

3. Reflexiones finales

En el informe 2015 publicado por la OMS en relación a la Situación de la Seguridad Vial a nivel Global, se señala que cada año 1,25 millones de personas mueren en las carreteras del mundo; y que esta cifra se ha mantenido estable desde 2007. Dado que la velocidad a la que crece la motorización es cada vez mayor, el hecho de que las cifras se hayan estabilizado cuando se preveía un ascenso de la mortalidad indica que se está avanzando en la buena dirección. Sin embargo, el esfuerzo realizado para reducir el número de muertes por siniestros de tránsito es claramente insuficiente, si se desean alcanzar las metas internacionales sobre seguridad vial establecidas en la Agenda para el Desarrollo Sostenible.

Algunos países que han adoptado un enfoque amplio centrado en numerosos aspectos de la seguridad vial han alcanzado mejoras eficaces y duraderas. Para propiciar esos cambios es indispensable que haya voluntad política, aunque también será necesario adoptar medidas con relación a una serie de cuestiones concretas y en lo que específicamente atañe a este estudio, destacamos: *No se ha prestado suficiente atención a las necesidades de los peatones, los ciclistas y los motociclistas, que en conjunto concentran el 49% de las muertes ocasionadas por los siniestros de tránsito a nivel mundial. Mejorar la seguridad de las carreteras de todo el mundo no será posible, si no se tienen en cuenta las necesidades de estos usuarios de la vía pública en todos los enfoques que se adopten para abordar la seguridad vial.*

Fruto de toda la información presentada en la publicación de 2013 y los datos que se aportan en este trabajo, a continuación se proponen las que se consideran acciones más urgentes en el ámbito de la seguridad de los motociclistas en la región LAC:

1. Creación de un Comité de Expertos sobre Seguridad de los Motociclistas en la región con el objetivo de impulsar la seguridad de dicho colectivo en Latinoamérica. El grupo podría depender del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI), y podría estar patrocinado por los fabricantes de motocicletas con presencia en la región u otras entidades privadas o públicas.
2. Realización de más estudios e investigaciones – como las promovidas por CAF –, cuya metodología considere las experiencias internacionales previas, sobre la siniestralidad de los motociclistas en la región de Latinoamérica y el Caribe. Promoción de estudios específicos a nivel nacional. En cualquiera de los dos casos, los estudios deben prestar especial atención a parámetros básicos como: edad de las víctimas y otras características socio demográficas, tipo y cilindrada de las motocicletas, uso de casco y otros elementos de protección, localización de los accidentes (ciudad/carretera), distribución diaria, semanal y mensual de la siniestralidad, tipos de accidentes, causas de los accidentes, motivos de los desplazamientos (trabajo, ocio...)...
3. Diseño e implementación de un plan integral regional de seguridad de los motociclistas. Promoción de planes integrales específicos a nivel nacional.
4. Armonización de la legislación en los países de la región en aquellos ámbitos fundamentales para la seguridad de los usuarios de vehículos de dos ruedas a motor: obligatoriedad del uso del casco, requisitos técnicos mínimos de este, currículo formativo estándar, acceso progresivo al permiso o autorización de

conducción, uso de las luces de conducción diurna, exigencia de que todas las nuevas motocicletas dispongan del sistema de encendido automático de las luces, revisiones periódicas técnicas de los vehículos, etcétera.

5. Puesta en marcha de una página web con información sobre seguridad de los motociclistas, con secciones específicas sobre la elección de cascos y ropa de protección seguros.
6. Preparación de una guía de infraestructuras seguras para motociclistas cuyas recomendaciones sean exigidas en los nuevos proyectos de infraestructuras en la región. Inclusión de las necesidades de los motociclistas en los protocolos de auditorías e inspecciones de carreteras.
7. Mantenimiento y promoción de campañas regionales de seguridad de los motociclistas – como la realizada por OISEVI –, dirigida tanto a dichos usuarios de las vías como a aquellos con los que las comparten.

A pesar de que existe una sólida base empírica que permite saber qué intervenciones funcionan, no parece que se haya prestado suficiente atención a la seguridad vial y se está pagando un precio muy elevado en términos de pérdida de vidas humanas, consecuencias a largo plazo de los traumatismos y presión sobre los servicios de salud. La atención que la comunidad internacional ha prometido prestar al problema de la seguridad vial al establecer en el marco de los Objetivos de Desarrollo Sostenibles una nueva meta a efectos de reducir a la mitad el número de muertes y traumatismos ocasionados por los accidentes de tránsito de aquí a 2020, constituye una oportunidad de oro para llevar a cabo las intervenciones necesarias, que todos los países deben aprovechar.

4. Anexo

Información país a país

Argentina (68%)



1. Datos básicos (información general) Población (año): 41.446.246 (2013) Fallecidos totales (año): 5.209 (2013) Tasa de fallecidos (año): 126 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: -10%	5. Cascos y sistemas de protección: 13/20 SI se exige norma técnica para cascos SI se requieren anteojos NO se requieren chaleco reflectante Uso de casco 53.9% según Estudio Nacional 2013 Fiscalización MEDIA según OMS 2015
2. Siniestralidad motociclistas: 12/25 Motociclistas fallecidos (año): 1.547 (2013) Tasa motoc. fallecidos (año): 37 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: sin datos	6. Motocicletas: 8/10 SI se exige uso luz diurna y revisiones técnicas NO se exigen sistemas avanzados de seguridad
3. ¿Datos disponibles de motociclistas? 3/7 Sin acceso a datos de muertos en ciudad y carretera o grupos de edad	7. Campañas seguridad motociclistas: 8/8 SI a nivel nacional y a nivel local Responsables: organismos públicos y privados
4. Acceso a la conducción de motos: 15/20 Edad mínima de acceso a la conducción: 16 años. Restricción pasajeros, progresividad en función de cilindrada	8. Planes de seguridad de motociclistas: 5/5 SI existe un Plan específico desde 2012
	9. Aseguramiento de motocicletas: 5/5 SI se exige seguro obligatorio para motocicletas

Bolivia (50%)



1. Datos básicos (información general) Población (año): 10.671.200 (2013) Fallecidos totales (año): 1.848 (2013) Tasa de fallecidos (año): 173 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: 48%	5. Cascos y sistemas de protección: 7/20 NO se exige norma técnica para cascos NO se requieren anteojos ni ningún otro elemento o vestimenta de protección, ni tampoco chaleco reflectante Uso de casco sin datos Fiscalización BAJA según OMS 2015
2. Siniestralidad motociclistas: 16/25 Motociclistas fallecidos (año): 185 (2013) Tasa motoc. fallecidos (año): 17 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: 330%	6. Motocicletas: 0/10 NO el uso de luces es parcial (solo nocturno) NO se exigen revisiones técnicas
3. ¿Datos disponibles de motociclistas? 3/7 Sin acceso a datos de muertos en ciudad y carretera o grupos de edad	7. Campañas seguridad motociclistas: 0/8 NO se reportan campañas
4. Acceso a la conducción de motos: 20/20 Edad mínima de acceso a la conducción: 18 años	8. Planes de seguridad de motociclistas: 0/5 NO existe un Plan específico
	9. Aseguramiento de motocicletas: 5/5 SI se exige seguro obligatorio para motocicletas

Brasil (77%)



1. Datos básicos (información general) Población (año): 200.361.925 (2013) Fallecidos totales (año): 42.291 (2013) Tasa de fallecidos (año): 211 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: +12%	5. Cascos y sistemas de protección: 14/20 SI se exige norma técnica para cascos SI se requieren anteojos y vestimenta especial NO se requiere chaleco reflectante Uso de casco 81% según OMS 2015 Fiscalización MEDIA según OMS 2015
2. Siniestralidad motociclistas: 18/25 Motociclistas fallec. (año): 11.983 (2013) Tasa motoc. fallecidos (año): 60 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: +35%	6. Motocicletas: 7/10 SI se exige uso luz diurna y revisiones técnicas SI se exigen sistemas avanzados de seguridad
3. ¿Datos disponibles de motociclistas? 5/5 Sin acceso a datos de muertos en ciudad y carretera o grupos de edad	7. Campañas seguridad motociclistas: 8/8 SI a nivel nacional y a nivel local Responsables: organismos públicos y privados
4. Acceso a la conducción de motos: 20/20 Edad mínima de acceso a la conducción: 18 años. Periodo de "experiencia" de un año	8. Planes de seguridad de motociclistas: 0/5 NO existe un Plan específico
	9. Aseguramiento de motocicletas: 5/5 SI se exige seguro obligatorio para motocicletas

Chile (89%)



1. Datos básicos (información general) Población (año): 17.619.708 (2013) Fallecidos totales (año): 1.630 (2014) Tasa de fallecidos (año): 93 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: -30%	5. Cascos y sistemas de protección: 14/20 SI se exige norma técnica para cascos NO se requieren anteojos ni ningún otro elemento o vestimenta de protección, ni tampoco chaleco reflectante Uso de casco 99% según OMS 2015 Fiscalización ALTA según OMS 2015
2. Siniestralidad motociclistas: 23/25 Motociclistas fallecidos (año): 112 (2013) Tasa motoc. fallecidos (año): 6 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: +1%	6. Motocicletas: 6/10 SI se exige uso luz diurna y revisiones técnicas NO se exigen sistemas avanzados de seguridad
3. ¿Datos disponibles de motociclistas? 7/7 SI se han encontrado datos de parque, muertos en ciudad y carretera, y por grupos de edad	7. Campañas seguridad motociclistas: 8/8 SI a nivel nacional Responsables: organismos públicos y privados
4. Acceso a la conducción de motos: 20/20 Edad mínima de acceso a la conducción: 18 años	8. Planes de seguridad de motociclistas: 5/5 SI existe un Plan específico desde 2014
	9. Aseguramiento de motocicletas: 5/5 SI se exige seguro obligatorio para motocicletas

Colombia (71%)



1. Datos básicos (información general) Población (año): 48.321.405 (2013) Fallecidos totales (año): 6.219 (2013) Tasa de fallecidos (año): 129 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: +10%	5. Cascos y sistemas de protección: 15/20 SI se exige norma técnica para cascos SI se requiere chaleco reflectante NO se requieren anteojos ni ningún otro elemento o vestimenta de protección Uso de casco 91% según OMS 2015 Fiscalización BAJA según OMS 2015
2. Siniestralidad motociclistas: 18/25 Motociclistas fallecidos (año): 2.736 (2013) Tasa motoc. fallecidos (año): 57 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: +23%	6. Motocicletas: 6/10 SI se exige uso luz diurna y revisiones técnicas NO se exigen sistemas avanzados de seguridad
3. ¿Datos disponibles de motociclistas? 3/7 Sin acceso a datos de muertos en ciudad y carretera o grupos de edad	7. Campañas seguridad motociclistas: 8/8 SI a nivel nacional Responsables: organismos públicos y privados
4. Acceso a la conducción de motos: 13/20 Edad mínima de acceso a la conducción: 16 años	8. Planes de seguridad de motociclistas: 3/5 Existe un documento en consulta (2015) sin aprobar aun
	9. Aseguramiento de motocicletas: 5/5 SI se exige seguro obligatorio para motocicletas

Costa Rica (69%)



1. Datos básicos (información general) Población (año): 4.872.166 (2013) Fallecidos totales (año): 644 (2013) Tasa de fallecidos (año): 132 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: -14%	5. Cascos y sistemas de protección: 14/20 NO se exige norma técnica para cascos SI se requiere chaleco reflectante NO se requieren anteojos ni ningún otro elemento o vestimenta de protección Uso de casco 94% según OMS 2015 Fiscalización ALTA según OMS 2015
2. Siniestralidad motociclistas: 21/25 Motociclistas fallecidos (año): 180 (2013) Tasa motoc. fallecidos (año): 37 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: +24%	6. Motocicletas: 6/10 SI se exige uso luz diurna y revisiones técnicas NO se exigen sistemas avanzados de seguridad
3. ¿Datos disponibles de motociclistas? 3/7 Sin acceso a datos de muertos en ciudad y carretera o grupos de edad	7. Campañas seguridad motociclistas: 8/8 SI a nivel nacional Responsables: organismos públicos y privados
4. Acceso a la conducción de motos: 13/20 Edad mínima de acceso a la conducción: 16 años	8. Planes de seguridad de motociclistas: 0/5 NO existe un Plan específico
	9. Aseguramiento de motocicletas: 5/5 SI se exige seguro obligatorio para motocicletas

Cuba (50%)



1. Datos básicos (información general) Población (año): 11.210.064 (2013) Fallecidos totales (año): 920 (2013) Tasa de fallecidos (año): 82 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: +18%	5. Cascos y sistemas de protección: 9/20 NO se exige norma técnica para cascos NO se requieren anteojos ni ningún otro elemento o vestimenta de protección, ni tampoco chaleco reflectante Uso de casco 90% según Estudio Nacional 2013 Fiscalización sin datos
2. Siniestralidad motociclistas: 24/25 Motociclistas fallecidos (año): 59 (2013) Tasa motoc. fallecidos (año): 5 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: -28%	6. Motocicletas: 2/10 NO se exige uso de luces (solo nocturno) SI se exigen revisiones técnicas NO se exigen sistemas avanzados de seguridad
3. ¿Datos disponibles de motociclistas? 0/7 NO se han encontrado datos de parque, muertos en ciudad y carretera o grupos de edad	7. Campañas seguridad motociclistas: 0/8 NO se reportan campañas
4. Acceso a la conducción de motos: 15/20 Edad mínima de acceso a la conducción: 16 años	8. Planes de seguridad de motociclistas: 0/5 NO existe un Plan específico
	9. Aseguramiento de motocicletas: 0/5 SI se exige seguro obligatorio para motocicletas

Ecuador (52%)



1. Datos básicos (información general) Población (año): 15.737.878 (2013) Fallecidos totales (año): 3.072 (2013) Tasa de fallecidos (año): 195 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: +14%	5. Cascos y sistemas de protección: 15/20 SI se exige norma técnica para cascos SI se requiere chaleco reflectante NO se requieren anteojos ni ningún otro elemento o vestimenta de protección Uso de casco 84% según OMS 2015 Fiscalización BAJA según OMS 2015
2. Siniestralidad motociclistas: 13/25 Motociclistas fallecidos (año): 407 (2013) Tasa motoc. fallecidos (año): 26 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: +443%	6. Motocicletas: 2/10 NO se exige uso de luces (solo nocturno) SI se exigen revisiones técnicas NO se exigen sistemas avanzados de seguridad
3. ¿Datos disponibles de motociclistas? 5/7 SI se han encontrado datos de parque, muertos en ciudad y carretera, y por grupos de edad	7. Campañas seguridad motociclistas: 0/8 NO se reportan campañas
4. Acceso a la conducción de motos: 13/20 Edad mínima de acceso a la conducción: 16 años	8. Planes de seguridad de motociclistas: 0/5 NO existe un Plan específico
	9. Aseguramiento de motocicletas: 5/5 SI se exige seguro obligatorio para motocicletas

El Salvador (60%)



1. Datos básicos (información general) Población (año): 6.340.454 (2013) Fallecidos totales (año): 1.082 (2013) Tasa de fallecidos (año): 171 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: -31%	5. Cascos y sistemas de protección: 7/20 NO se exige norma técnica para cascos NO se requieren anteojos ni ningún otro elemento o vestimenta de protección, ni tampoco chaleco reflectante Uso de casco sin datos Fiscalización MEDIA según OMS 2015
2. Siniestralidad motociclistas: 13/25 Motociclistas fallecidos (año): 119 (2013) Tasa motoc. fallecidos (año): 19 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: sin datos	6. Motocicletas: 5/10 SI se exige uso luz diurna y revisiones técnicas NO se exigen sistemas avanzados de seguridad
3. ¿Datos disponibles de motociclistas? 2/7 NO se han encontrado datos de parque, matriculación, muertos en ciudad y carretera o grupos de edad	7. Campañas seguridad motociclistas: 8/8 SI a nivel nacional Responsables: organismos públicos y privados
4. Acceso a la conducción de motos: 20/20 Edad mínima de acceso a la conducción: 18 años	8. Planes de seguridad de motociclistas: 0/5 NO existe un Plan específico
	9. Aseguramiento de motocicletas: 5/5 SI se exige seguro obligatorio para motocicletas

Guatemala (47%)



1. Datos básicos (información general) Población (año): 15.468.203 (2013) Fallecidos totales (año): 1.522 (2013) Tasa de fallecidos (año): 98 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: -9%	5. Cascos y sistemas de protección: 10/20 NO se exige norma técnica SI se requiere chaleco reflectante NO se requieren anteojos ni ningún otro elemento o vestimenta de protección Uso de casco 25.9% según Estudio Nacional 2014 Fiscalización BAJA según OMS 2015
2. Siniestralidad motociclistas: 13/20 Motociclistas fallecidos (año): 381 (2013) Tasa motoc. fallecidos (año): 25 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: sin datos	6. Motocicletas: 4/10 SI se exige uso luz diurna NO se exigen revisiones técnicas NO se exigen sistemas avanzados de seguridad
3. ¿Datos disponibles de motociclistas? 3/7 Sin acceso a datos de muertos en ciudad y carretera o grupos de edad	7. Campañas seguridad motociclistas: 0/8 NO solo campañas genéricas
4. Acceso a la conducción de motos: 13/20 Edad mínima de acceso a la conducción: 16 años	8. Planes de seguridad de motociclistas: 0/5 NO existe un Plan específico
	9. Aseguramiento de motocicletas: 5/5 SI se exige seguro obligatorio para motocicletas

México (64%)



1. Datos básicos (información general) Población (año): 118.395.053 (2013) Fallecidos totales (año): 15.856 (2013) Tasa de fallecidos (año): 134 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: -7%	5. Cascos y sistemas de protección: 12/20 SI se exige norma técnica para cascos SI se requieren anteojos NO se requieren ningún otro elemento o vestimenta de protección, ni tampoco chaleco reflectante Uso de casco 71% según OMS 2015 Fiscalización MEDIA según OMS 2015
2. Siniestralidad motociclistas: 19/25 Motociclistas fallecidos (año): 1.959 (2013) Tasa motoc. fallecidos (año): 17 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: +178%	6. Motocicletas: 4/10 SI se exige uso luz diurna NO se exigen revisiones técnicas NO se exigen sistemas avanzados de seguridad
3. ¿Datos disponibles de motociclistas? 5/7 Sin acceso a datos de muertos en ciudad y carretera	7. Campañas seguridad motociclistas: 8/8 SI a nivel nacional y a nivel local Responsables: organismos públicos y privados
4. Acceso a la conducción de motos: 13/20 Edad mínima de acceso a la conducción: 18 años	8. Planes de seguridad de motociclistas: 0/5 NO existe un Plan específico
	9. Aseguramiento de motocicletas: 3/5 NO se exige seguro obligatorio para motocicletas

Nicaragua (54%)



1. Datos básicos (información general) Población (año): 6.080.478 (2013) Fallecidos totales (año): 577 (2013) Tasa de fallecidos (año): 95 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: +12%	5. Cascos y sistemas de protección: 11/20 NO se exige norma técnica para cascos NO se requieren anteojos ni ningún otro elemento o vestimenta de protección, ni tampoco chaleco reflectante Uso de casco 85.6% según Encuesta Nacional 2014 Fiscalización ALTA según OMS 2015
2. Siniestralidad motociclistas: 20/25 Motociclistas fallecidos (año): 226 (2013) Tasa motoc. fallecidos (año): 37 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: +48%	6. Motocicletas: 0/10 NO se exige uso de luces (solo nocturno) NO se exigen revisiones técnicas NO se exigen sistemas avanzados de seguridad
3. ¿Datos disponibles de motociclistas? 2/7 NO se han encontrado datos de matriculación, muertos en ciudad y carretera o grupos de edad	7. Campañas seguridad motociclistas: 4/8 SI a nivel local Responsables: organismos públicos y privados
4. Acceso a la conducción de motos: 13/20 Edad mínima de acceso a la conducción: 16 años	8. Planes de seguridad de motociclistas: 0/5 NO existe un Plan específico
	9. Aseguramiento de motocicletas: 5/5 SI se exige seguro obligatorio para motocicletas

Panamá (58%)



1. Datos básicos (información general) Población (año): 3.864.170 (2013) Fallecidos totales (año): 450 (2013) Tasa de fallecidos (año): 116 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: -2%	5. Cascos y sistemas de protección: 10/20 NO se exige norma técnica para cascos SI se requiere chaleco reflectante NO se requieren anteojos ni ningún otro elemento o vestimenta de protección Uso de casco sin datos Fiscalización ALTA según OMS 2015
2. Siniestralidad motociclistas: 22/20 Motociclistas fallecidos (año): 28 (2013) Tasa motoc. fallecidos (año): 7 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: +75%	6. Motocicletas: 6/10 SI se exige uso luz diurna y revisiones técnicas NO se exigen sistemas avanzados de seguridad
3. ¿Datos disponibles de motociclistas? 2/7 NO se han encontrado datos de matriculación, muertos en ciudad y carretera o grupos de edad	7. Campañas seguridad motociclistas: 0/8 NO solo campañas genéricas
4. Acceso a la conducción de motos: 13/20 Edad mínima de acceso a la conducción: 16 años	8. Planes de seguridad de motociclistas: 0/5 NO existe un Plan específico
	9. Aseguramiento de motocicletas: 5/5 SI se exige seguro obligatorio para motocicletas

Paraguay (59%)



1. Datos básicos (información general) Población (año): 6.802.295 (2013) Fallecidos totales (año): 1.114 (2013) Tasa de fallecidos (año): 164 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: -6	5. Cascos y sistemas de protección: 13/20 NO se exige norma técnica para cascos SI se requiere chaleco reflectante NO se requieren anteojos ni ningún otro elemento o vestimenta de protección Uso de casco 82% según OMS 2015 Fiscalización MEDIA según OMS 2015
2. Siniestralidad motociclistas: 7/25 Motociclistas fallecidos (año): 602 (2013) Tasa motoc. fallecidos (año): 88 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: sin datos	6. Motocicletas: 6/10 SI se exige uso luz diurna y revisiones técnicas NO se exigen sistemas avanzados de seguridad
3. ¿Datos disponibles de motociclistas? 5/7 Sin acceso a datos de muertos en ciudad y carretera o grupos de edad	7. Campañas seguridad motociclistas: 4/8 SI solo a nivel local Responsables: organismos públicos y privados
4. Acceso a la conducción de motos: 20/20 Edad mínima de acceso a la conducción: 18 años	8. Planes de seguridad de motociclistas: 0/5 NO existe un Plan específico
	9. Aseguramiento de motocicletas: 5/5 SI se exige seguro obligatorio para motocicletas

Perú (49%)



1. Datos básicos (información general) Población (año): 30.375.603 (2013) Fallecidos totales (año): 4.043 (2013) Tasa de fallecidos (año): 133 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: -6%	5. Cascos y sistemas de protección: 12/20 NO se exige norma técnica para cascos SI se requieren anteojos y chaleco reflectante NO se requiere ningún otro elemento o vestimenta de protección Uso de casco 69,6% según Estudio Nacional 2014 Fiscalización BAJA según OMS 2015
2. Siniestralidad motociclistas: 15/25 Motociclistas fallecidos (año): sin datos Tasa motoc. fallecidos (año): sin datos Cambio fallecidos últimos 5 años: sin datos	6. Motocicletas: 2/10 NO se exige uso de luces (solo nocturno) SI se exigen revisiones técnicas NO se exigen sistemas avanzados de seguridad
3. ¿Datos disponibles de motociclistas? 2/7 NO se han encontrado datos de matriculación, muertos en ciudad y carretera o grupos de edad	7. Campañas seguridad motociclistas: 0/8 NO se reportan campañas
4. Acceso a la conducción de motos: 13/20 Edad mínima de acceso a la conducción: 16 años	8. Planes de seguridad de motociclistas: 0/5 NO existe un Plan específico
	9. Aseguramiento de motocicletas: 5/5 SI se exige seguro obligatorio para motocicletas

Puerto Rico (73%)



1. Datos básicos (información general) Población (año): 3.595.839 (2013) Fallecidos totales (año): 344 (2013) Tasa de fallecidos (año): 96 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: -15%	5. Cascos y sistemas de protección: 12/20 SI se exige norma técnica para cascos SI se requiere chaleco reflectante (entre 6 pm / 6 am) SI se requiere vestimenta de protección (guantes, pantalones largos, botas) Uso de casco: sin datos Fiscalización: sin datos
2. Siniestralidad motociclistas: 24/25 Motociclistas fallecidos (año): 42 (2013) Tasa motoc. fallecidos (año): 12 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: -48%	6. Motocicletas: 6/10 SI se exige uso luz diurna y revisiones técnicas NO se exigen sistemas avanzados de seguridad
3. ¿Datos disponibles de motociclistas? 2/7 NO se han encontrado datos de matriculación, muertos en ciudad y carretera o grupos de edad	7. Campañas seguridad motociclistas: 8/8 SI a nivel nacional Responsables: organismos públicos
4. Acceso a la conducción de motos: 16/20 Edad mínima de acceso a la conducción: 18 años	8. Planes de seguridad de motociclistas: 0/5 NO existe un Plan específico
	9. Aseguramiento de motocicletas: 5/5 SI se exige seguro obligatorio para motocicletas

Rep. Dominicana (44%)

1. Datos básicos (información general) Población (año): 9.784.680 (2013) Fallecidos totales (año): 2.460 (2013) Tasa de fallecidos (año): 251 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: +2%	5. Cascos y sistemas de protección: 6/20 NO se exige norma técnica para cascos NO se requieren anteojos ni ningún otro elemento o vestimenta de protección, ni tampoco chaleco reflectante Uso de casco 25.1% según Estudio Nacional 2014 Fiscalización sin datos
2. Siniestralidad motociclistas: 9/25 Motociclistas fallecidos (año): 1.554 (2013) Tasa motoc. fallecidos (año): 159 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: -4%	6. Motocicletas: 0/10 NO se exige uso de luces (solo nocturno) NO se exigen revisiones técnicas NO se exigen sistemas avanzados de seguridad
3. ¿Datos disponibles de motociclistas? 3/7 Sin acceso a datos de muertos en ciudad y carretera o grupos de edad	7. Campañas seguridad motociclistas: 8/8 SI a nivel nacional Responsables: organismos públicos y privados
4. Acceso a la conducción de motos: 13/20 Edad mínima de acceso a la conducción: 16 años	8. Planes de seguridad de motociclistas: 0/5 NO existe un Plan específico
	9. Aseguramiento de motocicletas: 5/5 SI se exige seguro obligatorio para motocicletas

Uruguay (62%)

1. Datos básicos (información general) Población (año): 3.407.062 (2013) Fallecidos totales (año): 567 (2013) Tasa de fallecidos (año): 166 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: +10%	5. Cascos y sistemas de protección: 16/20 SI se exige norma técnica para cascos SI se requiere chaleco reflectante NO se requieren anteojos ni ningún otro elemento o vestimenta de protección Uso de casco 82.6% según Estudio Nacional 2013 Fiscalización ALTA según OMS 2015
2. Siniestralidad motociclistas: 7/25 Motociclistas fallecidos (año): 301 (2013) Tasa motoc. fallecidos (año): 88 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: sin datos	6. Motocicletas: 4/10 SI se exige uso luz diurna NO se exigen revisiones técnicas NO se exigen sistemas avanzados de seguridad
3. ¿Datos disponibles de motociclistas? 7/7 SI se han encontrado datos de parque, matriculación, muertos en ciudad y carretera, y por grupos de edad	7. Campañas seguridad motociclistas: 8/8 SI a nivel nacional y local Responsables: organismos públicos y privados
4. Acceso a la conducción de motos: 15/20 Edad mínima de acceso a la conducción: 16 años	8. Planes de seguridad de motociclistas: 0/5 NO existe un Plan específico
	9. Aseguramiento de motocicletas: 5/5 SI se exige seguro obligatorio para motocicletas

Venezuela (61%)



1. Datos básicos (información general) Población (año): 30.405.200 (2013) Fallecidos totales (año): 2.770 (2013) Tasa de fallecidos (año): 91 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: -24%	5. Cascos y sistemas de protección: 12/20 SI se exige norma técnica para cascos SI se requieren anteojos, y chaleco reflectante Uso de casco sin datos Fiscalización sin datos
2. Siniestralidad motociclistas: 15/25 Motociclistas fallecidos (año): sin datos Tasa motoc. fallecidos (año): sin datos Cambio fallecidos últimos 5 años: sin datos	6. Motocicletas: 6/10 SI se exige uso luz diurna y revisiones técnicas NO se exigen sistemas avanzados de seguridad
3. ¿Datos disponibles de motociclistas? 0/7 NO se han encontrado datos de parque, matriculación, muertos en ciudad y carretera o grupos de edad	7. Campañas seguridad motociclistas: 8/8 SI a nivel nacional y a nivel local Responsables: organismos públicos y privados
4. Acceso a la conducción de motos: 15/20 Edad mínima de acceso a la conducción: 16 años	8. Planes de seguridad de motociclistas: 0/5 NO existe un Plan específico
	9. Aseguramiento de motocicletas: 5/5 SI se exige seguro obligatorio para motocicletas

España (91%)



1. Datos básicos (información general) Población (año): 46.926.963 (2013) Fallecidos totales (año): 1.680 (2013) Tasa de fallecidos (año): 36 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: -46%	5. Cascos y sistemas de protección: 15/20 SI se exige norma técnica para cascos NO se requieren anteojos ni ningún otro elemento o vestimenta de protección, ni tampoco chaleco reflectante Uso de casco 99% según OMS 2015 Fiscalización ALTA según OMS 2015
2. Siniestralidad motociclistas: 24/25 Motociclistas fallecidos (año): 355 (2013) Tasa motoc. fallecidos (año): 8 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: -48%	6. Motocicletas: 10/10 SI se exige uso luz diurna y revisiones técnicas SI se exigen sistemas avanzados de seguridad
3. ¿Datos disponibles de motociclistas? 7/7 SI se han encontrado datos de parque, matriculación, muertos en ciudad y carretera, y por grupos de edad	7. Campañas seguridad motociclistas: 8/8 SI a nivel nacional Responsables: organismos públicos y privados
4. Acceso a la conducción de motos: 18/20 Edad mínima de acceso a la conducción: 15 años	8. Planes de seguridad de motociclistas: 5/5 SI existe un Plan específico desde 2007
	9. Aseguramiento de motocicletas: 5/5 SI se exige seguro obligatorio para motocicletas

Gran Bretaña (81%)



1. Datos básicos (información general) Población (año): 63.136.265 (2013) Fallecidos totales (año): 1.770 (2013) Tasa de fallecidos (año): 28 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: -30%	5. Cascos y sistemas de protección: 11/20 SI se exige norma técnica para cascos SI se requieren anteojos y vestimenta especial Uso de casco sin datos Fiscalización sin datos
2. Siniestralidad motociclistas: 24/25 Motociclistas fallecidos (año): 336 (2013) Tasa motoc. fallecidos (año): 5 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: -32%	6. Motocicletas: 8/10 NO se exige uso de luces (solo nocturno) - se recomienda su uso durante el día SI se exigen revisiones técnicas SI se exigen sistemas avanzados de seguridad
3. ¿Datos disponibles de motociclistas? 3/7 Sin acceso a datos de muertos en ciudad y carretera o grupos de edad	7. Campañas seguridad motociclistas: 8/8 SI a nivel nacional Responsables: organismos públicos y privados
4. Acceso a la conducción de motos: 18/20 Edad mínima de acceso a la conducción: 16 años	8. Planes de seguridad de motociclistas: 5/5 SI existe una Estrategia específica desde 2005
	9. Aseguramiento de motocicletas: 5/5 SI se exige seguro obligatorio para motocicletas

Portugal (76%)



1. Datos básicos (información general) Población (año): 10.608.156 (2013) Fallecidos totales (año): 637 (2013) Tasa de fallecidos (año): 60 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: -18%	5. Cascos y sistemas de protección: 15/20 SI se exige norma técnica para cascos NO se requieren anteojos ni ningún otro elemento o vestimenta de protección, ni tampoco chaleco reflectante Uso de casco 99% según OMS 2015 Fiscalización ALTA según OMS 2015
2. Siniestralidad motociclistas: 23/25 Motociclistas fallecidos (año): 127 (2013) Tasa motoc. fallecidos (año): 12 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: -22%	6. Motocicletas: 10/10 SI se exige uso luz diurna y revisiones técnicas SI se exigen sistemas avanzados de seguridad
3. ¿Datos disponibles de motociclistas? 5/7 Sin acceso a datos de muertos en ciudad y carretera	7. Campañas seguridad motociclistas: 0/8 NO se reportan campañas
4. Acceso a la conducción de motos: 18/20 Edad mínima de acceso a la conducción: 16 años	8. Planes de seguridad de motociclistas: 0/5 NO existe un Plan específico
	9. Aseguramiento de motocicletas: 5/5 SI se exige seguro obligatorio para motocicletas

Estados Unidos (59%)



<p>1. Datos básicos (información general)</p> <p>Población (año): 320.050.716 (2013) Fallecidos totales (año): 32.719 (2013) Tasa de fallecidos (año): 102 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: -13%</p>	<p>5. Cascos y sistemas de protección: 7/20</p> <p>Si se exige norma técnica para cascos Mas del 50 % de los estados requiere anteojos No hay ley federal para uso de ningún otro elemento o vestimenta de protección, ni tampoco chaleco reflectante Uso de casco 63% según OMS 2015 Fiscalización: sin datos</p>
<p>2. Siniestralidad motociclistas: 23/25</p> <p>Motociclistas fallecidos (año): 4.668 (2013) Tasa motoc. fallecidos (año): 15 (2013) Cambio fallecidos últimos 5 años: -12%</p>	<p>6. Motocicletas: 1/10</p> <p>NO se exige uso luz diurna Más dl 50% de los estados requiere revisiones técnicas NO se exigen sistemas avanzados de seguridad</p>
<p>3. ¿Datos disponibles de motociclistas? 5/7</p> <p>Sin acceso a datos de muertos en ciudad y carretera</p>	<p>7. Campañas seguridad motociclistas: 8/8</p> <p>Si a nivel nacional Responsables: organismos públicos y privados</p>
<p>4. Acceso a la conducción de motos: 5/20</p> <p>Sin ley federal. En Texas, la edad mínima de acceso a la conducción: 13 años</p>	<p>8. Planes de seguridad de motociclistas: 5/5</p> <p>Si existe una Estrategia específica desde 2007</p>
	<p>9. Aseguramiento de motocicletas: 5/5</p> <p>Más del 50% de los estados lo exige por ley</p>

Bibliografía

- ◇ Informe sobre la situación de la seguridad vial mundial. Ginebra: OMS, 2015
- ◇ Informe sobre la situación de la seguridad vial en la Región de las Américas. Washington, DC: OPS, 2015.
- ◇ Rodríguez, D., Santana, M., & Pardo, C. (2015). La motocicleta en América Latina: caracterización de su uso e impactos en la movilidad en cinco ciudades de la región. (Espacio, Ed.). Bogotá: CAF.
- ◇ Monclús, J. y Fundación MAPFRE (2013). Informe sobre la seguridad de los motociclistas en Latinoamérica – Tendencias internacionales y oportunidades de acción.}
- ◇ Health Situation in the Americas. Basic Indicators 2013. Pan American Health Organization/World Health Organization (PAHO/WHO).
- ◇ Informe de Siniestralidad Vial Anual 2013. Uruguay: UNASEV, 2013
- ◇ La Motocicleta. España: Dirección General de Tráfico (DGT), 2014
- ◇ Cascos: Manual de seguridad vial para decisores y profesionales. Washington, D.C: OPS, 2008
- ◇ VI Informe Iberoamericana de Seguridad Vial 2015. Argentina: OISEVI, 2015

Fundación
MAPFRE

www.fundacionmapfre.org