



FORO NACIONAL DE SEGURIDAD DE LOS MOTOCICLISTAS

3 Y 4 DE JUNIO | 2026 | MONTEVIDEO
PALACIO LEGISLATIVO



Unidad Nacional
de Seguridad Vial



OPS

FORO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL DE LOS MOTOCICLISTAS

OPS



Organización
Panamericana
de la Salud



Organización
Mundial de la Salud
OFICINA REGIONAL PARA LAS Américas

Dra. Gaby Lencina
Consultora Internacional OPS
3 de Junio de 2026

I) SITUACIÓN MUNDIAL DE LA SINIESTRALIDAD VIAL DE MOTOCICLISTAS

II) RECOMENDACIONES OMS EN BASE A EVIDENCIA CIENTÍFICA

III) AGENDAS - HITOS

IV) RECOMENDACIONES PARA REDUCIR LA SINIESTRALIDAD DE MOTOCICLISTAS

I) SITUACIÓN MUNDIAL de la SINIESTRALIDAD VIAL de MOTOCICLISTAS



NACIONES UNIDAS



Organización
Panamericana
de la Salud



Organización
Mundial de la Salud

OFICINA REGIONAL PARA LAS Américas

OPS



Organización
Panamericana
de la Salud



Organización
Mundial de la Salud
Región de las Américas

PROBLEMA DE SALUD PÚBLICA

2004

Puesto	Causas principales	%
1	Cardiopatía isquémica	12,2
2	Enfermedad cardiovascular	9,7
3	Infecciones de las vías respiratorias bajas	7,0
4	Enfermedad pulmonar obstructiva crónica	5,1
5	Enfermedades diarreicas	3,6
6	VIH/sida	3,5
7	Tuberculosis	2,5
8	Cánceres de tráquea, bronquios y pulmón	2,3
9	Accidentes de tránsito	2,2
10	Prematuridad y bajo peso al nacer	2,0

OMS INFORME 2004

2030

Puesto	Causas principales	%
1	Cardiopatía isquémica	14,2
2	Enfermedad cardiovascular	12,1
3	Enfermedad pulmonar obstructiva crónica	8,6
4	Infecciones de las vías respiratorias bajas	3,8
5	Accidentes de tránsito	3,6
6	Cánceres de tráquea, bronquios y pulmón	3,4
7	Diabetes mellitus	3,3
8	Cardiopatía hipertensiva	2,1
9	Cáncer de estómago	1,9
10	VIH/sida	1,8

Cuadro 1. Principales causas de muerte, todas las edades y entre 5 y 29 años, 2019

Rango	Todas las edades	Edades de 5 a 29 años
1	Enfermedad isquémica del corazón	Lesión en la carretera
2	Ataque	Tuberculosis
3	Enfermedad pulmonar obstructiva crónica	Enfermedades diarreicas
4	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	violencia interpersonal
5	Condiciones neonatales	Autolesiones
6	Tráquea, bronquios, cánceres de pulmón.	VIH/SIDA
7	Enfermedad de Alzheimer y otras demencias	Infecciones de las vías respiratorias inferiores
8	Enfermedades diarreicas	Condiciones maternas
9	Diabetes mellitus	Ahogo
10	Enfermedades renales	Cirrosis del hígado
11	Cirrosis del hígado	Malaria
12	Lesiones en la carretera	Meningitis

Fuente: Adaptado de: 11)

OMS INFORME 2023

RESULTADOS

OMS INFORME 2023



A nivel mundial, el número de muertes por accidentes de tránsito ha caído un 5% desde 2010.



La tasa de mortalidad mundial por cada 100.000 habitantes ha caído un 16% desde 2010 en comparación con el aumento del 13% de la población mundial.



La tasa mundial de mortalidad por cada 100.000 vehículos ha caído un 41% desde 2010 en comparación con el aumento del 160% en la flota mundial de vehículos de motor.



La proporción global de muertes ha caído un 1% entre los usuarios de vehículos de 4 ruedas y un 2% entre los usuarios de vehículos de dos y tres ruedas desde 2010, pero ha aumentado del 5% al 6% entre los ciclistas.



En 108 países se observaron reducciones en el número de víctimas mortales entre 2010 y 2021, incluidos, por primera vez, países de bajos ingresos.



Diez países en cuatro regiones lograron el objetivo de reducir en un 50% las muertes por accidentes de tránsito entre 2010 y 2021.

LA SEGURIDAD VIAL ES UN PROBLEMA DE SALUD MUNDIAL



INFORME MUNDIAL OMS 2023 ENFERMEDAD EN EL AÑO 2021

1,19 millones de personas mueren en las vías de tránsito de todo el mundo

Principal causa de muerte de niños y jóvenes de 5 a 29 años

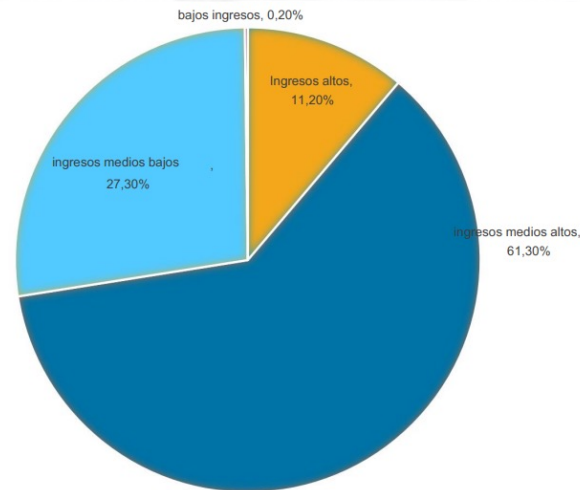
Entre 20 y 50 millones de personas sufren lesiones, generando alguna discapacidad

Más de la mitad de las víctimas de siniestros de tránsito son peatones, ciclistas y motociclistas.

El costo derivado de las colisiones cuesta en la gran mayoría el 3% de su PBI con mayor erogación en los procesos de rehabilitación

El número mundial de motocicletas casi se ha triplicado desde 2011.

¿Dónde están todas las motocicletas? Cerca del 90% de los vehículos de dos y tres ruedas están matriculados en países de ingresos medios

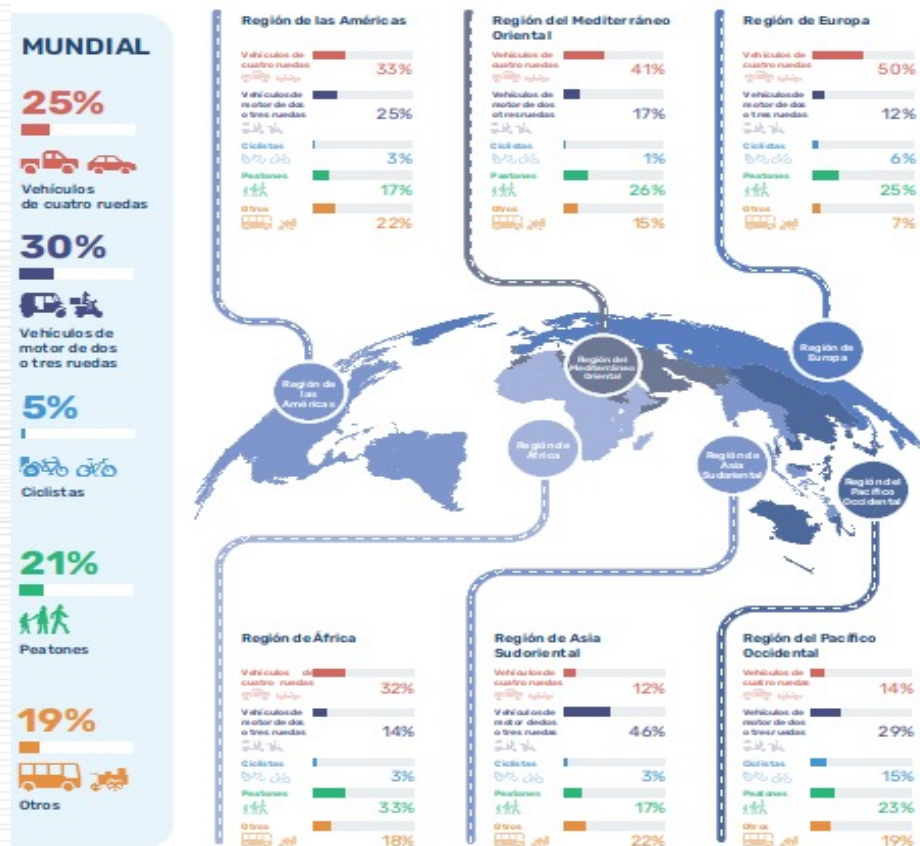


Distribución de motocicletas matriculadas según el nivel de ingresos (global, 2021)

SITUACIÓN MUNDIAL DE MOTOCICLISTAS

Los motociclistas - los conductores y acompañantes de vehículos a motor de dos o tres ruedas- constituyen actualmente el grupo más numeroso de personas que mueren en las carreteras del mundo, representando casi un tercio de todas las muertes.

Figura 1. Distribución porcentual de las muertes notificadas por país, por tipo de usuario de las vías de tránsito y región de la OMS, 2021



II) RECOMENDACIONES OMS EN BASE A EVIDENCIA CIENTÍFICA

EVIDENCIA CIENTÍFICA Y RECOMENDACIONES EN BASE A DATOS



CAMBIO DE PARADIGMAS



NO EXISTEN ACCIDENTES
NO EXISTEN CASUALIDADES

EVIDENCIA CIENTÍFICA
DATOS DE FUENTE ÚNICA
SINIESTROS DE TRÁNSITO
MULTICAUSALIDAD
ABORDAJE INTEGRAL DE LOS FACTORES DE RIESGO
LEYES INTEGRALES



“siniestro de tránsito”

III) AGENDAS- HITOS



NACIONES UNIDAS



Organización
Panamericana
de la Salud



Organización
Mundial de la Salud
OFICINA REGIONAL PARA LAS Américas

OPS



Organización
Panamericana
de la Salud



Organización
Mundial de la Salud
Región de las Américas

AGENDAS- HITOS

- 2011-2020 Primer Decenio de Acción “Tiempo de acción”
- 2012 Naciones Unidas ISO Norma Técnica 39.001
- 2015: Agenda 2030 DOS 3.6 y 11.2
- Declaración de Estocolmo: 2020
- 2021-2030 Segundo Decenio de Acción – Epidemia - Visión cero para 2050 reducción víctimas mortales y heridos – velocidad - zonas 30



Los cinco pilares básicos
del Plan Mundial
2011-2020- 2030:

1. Gestión de la seguridad vial
2. Vías de tránsito y movilidad más seguras
3. Vehículos más seguros
4. Usuarios de vías de tránsito más seguros
5. Respuesta tras los siniestros



OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE 2015

2015: Agenda 2030:
Desarrollo sostenible en sus tres dimensiones: económica, social y ambiental. Énfasis en la erradicación de la pobreza, acciones cuyo centro son las personas. DOS 3.6 y 11.2



Punto 3.6 “De aquí a 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo”

Punto 11.2: *De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad”*



URUGUAY

PRIMER DECENIO: DECLARACIÓN ES TIEMPO DE ACCIÓN Ley 18.904

SEGUNDO DECENIO: DECLARACIÓN DE ESTOCOLMO Ley 20.118

- Estocolmo: Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial – enlace con los compromisos de Seguridad Vial de la Agenda 2030 Objetivos de Desarrollo Sostenible



- SEGUNDO DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL
- DECLARACIÓN DE ESTOCOLMO 2021-2030



- Asamblea General de Naciones Unidas - 31 de agosto de 2020

A/RES/74/299

SEGUNDO DECENIO DE ACCIÓN 2021-2030



VISIÓN CERO VELOCIDAD - ZONAS 30 CONTROL Y LEGISLACIÓN META: REDUCCIÓN DEL 50% DE FALLECIDOS A 2050

“La seguridad vial se encuentra en una encrucijada”: PLAN MUNDIAL DE SEGURIDAD VIAL

“Hacer de la seguridad vial un valor fundamental” PLAN MUNDIAL DE SEGURIDAD VIAL



PLAN MUNDIAL

DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL
2021-2030

En el **Plan Mundial** se describen las medidas necesarias para alcanzar esa meta, y se hace un llamamiento a los gobiernos y asociados para aplicar un

ENFOQUE DE SISTEMAS SEGUROS integrado

La Asamblea General de las Naciones Unidas declaró en su resolución 74/299 un **Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030**, con el objetivo de reducir las muertes y traumatismos debidos al tránsito

POR LO MENOS EN UN 50% durante ese periodo

¿QUÉ MEDIDAS?

¿CÓMO APLICARLAS?

¿A QUIÉN CORRESPONDE?



Infraestructura vial segura



Vehículos seguros



Uso seguro de las vías de tránsito



Respuesta después de los accidentes



Transporte multimodal y planificación del uso de la tierra



Marcos jurídicos



Género



Gestión de la velocidad



Tecnologías



Financiación



Fomento de la capacidad



Prioridad a los países de ingresos bajos y medianos



Gobierno



Sociedad civil



Sector privado



Entidades de financiación



Organismos de las Naciones Unidas



Organización Mundial de la Salud



Naciones Unidas

Para más información, visiten:
DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2021-2030



OPS



Organización Panamericana de la Salud



Organización Mundial de la Salud
Región de las Américas

ENFOQUE DE SISTEMAS SEGUROS INTEGRADO

Paradigma de seguridad vial: asume que el error humano es inevitable.

Para evitar que estos fallos resulten en muertes o lesiones graves, se exige que los vehículos y el entorno absorban y disipen la energía del impacto para que los errores no resulten en muertes o lesiones graves

“Lo que este enfoque propone es que, en lugar de buscar el modo de lograr avances graduales en seguridad vial, se empieza por fijar la meta de reducir a cero las defunciones causadas por el tránsito y luego se trabaje en sentido inverso, aplicando de modo sistemático y firme las medidas necesarias para alcanzar dicha meta.”



PRINCIPIOS DEL ENFOQUE DE SISTEMAS SEGUROS INTEGRADO

1- LAS PERSONAS COMETEMOS ERRORES QUE PUEDEN TENER COMO RESULTADO UN SINIESTRO DE TRÁNSITO

2- EL CUERPO HUMANO TIENE UNA CAPACIDAD LIMITADA PARA SOPORTAR UN IMPACTO ANTES DE SUFRIR DAÑOS

3- LAS PERSONAS TENEMOS LA RESPONSABILIDAD DE ACTUAR CON PRECAUCIÓN Y RESPETAR LAS LEYES DE TRÁNSITO, PERO QUIENES DISEÑAN, CONSTRUYEN, EDIFICAN, GESTIONAN Y UTILIZAN LAS VÍAS DE TRÁNSITO Y LOS VEHÍCULOS TIENEN LA RESPONSABILIDAD COMPARTIDA DE EVITAR SINIESTROS DE TRÁNSITO QUE PUEDAN DERIVAR EN TRAUMATISMOS GRAVES O DEFUNCIONES Y PROPORCIONAR ATENCIÓN DESPUÉS DEL SINIESTRO.

4- PARA MULTIPLAR LOS EFECTOS DEL SISTEMA ES PRECISO FORTALECER TODAS SUS PARTES DE MANERA COMBINADA, Y ASÍ LOS USUARIOS DE LAS VÍAS SIGUEN PROTEGIDOS EN CASO DE QUE FALLE UNA DE ELLAS.



Fuente: adaptado de Organización Mundial de la Salud. Plan Mundial 2011-2020

Fuente: Informe OPS Medidas Prioritarias 2023

LOGROS EN LA REDUCCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD VIAL

Mejores logros: lugares donde se ha generalizado el enfoque de los sistemas seguros, que sitúa a las personas y la seguridad en el centro de los sistemas de movilidad.

Región de Europa: se concentra el mayor número de países con políticas y legislación acordes con este planteamiento y es donde se ha registrado la mayor reducción en la mortalidad.

Región del Pacífico Occidental ocupa el segundo lugar, tanto por el número de países que han adoptado aspectos del enfoque de sistema seguro como por la reducción de la mortalidad.

Estos ejemplos demuestran que los objetivos de reducción de la mortalidad pueden alcanzarse con un nivel de voluntad política, inversión y capacidad acorde con la magnitud de la crisis de muertes y traumatismos en las vías de tránsito.

AGENDAS:

**SEGUNDO DECENIO DE NACIONES UNIDAS
OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE
CAMBIO CLIMÁTICO
DERECHOS HUMANOS
NUEVA AGENDA URBANA – HÁBITAT ONU**

¿CÓMO SIGUE LA AGENDA DE SEGURIDAD VIAL?

IV) RECOMENDACIONES PARA LA REDUCCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD VIAL EN MOTOCICLISTAS



NACIONES UNIDAS



Organización
Panamericana
de la Salud



Organización
Mundial de la Salud
OFICINA REGIONAL PARA LAS Américas

OPS



Organización
Panamericana
de la Salud



Organización
Mundial de la Salud
Región de las Américas

PAQUETES DE MEDIDAS TÉCNICAS SOBRE SEGURIDAD VIAL

Figura 1.3
El paquete de medidas técnicas de Salve VIDAS



Fuente: Salve vidas: paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial OMS 2017

METAS OMS:

Pilares de Gestión y Legislación

- ☐ **Meta 1:** Todos los países establecerán un plan de acción nacional integral de seguridad vial con metas sujetas a plazos.
- ☐ **Meta 2:** Todos los países se adherirán a los instrumentos jurídicos básicos de la ONU sobre seguridad vial.
- ☐ **Meta 10:** Todos los países contarán con leyes nacionales que restrinjan o prohíban el uso de teléfonos móviles al conducir.
- ☐ **Meta 11:** Todos los países promulgarán regulaciones sobre tiempos de conducción y descanso para conductores profesionales.

Infraestructura y Vehículos Seguros

- ☐ **Meta 3:** Todas las carreteras nuevas cumplirán normas técnicas de seguridad vial o tendrán una calificación de 3 o más estrellas.
- ☐ **Meta 4:** Más del 75% de los desplazamientos en carreteras existentes se realizarán en vías que cumplan con normas técnicas de seguridad.
- ☐ **Meta 5:** El 100% de los vehículos nuevos cumplirán con normas de seguridad estrictas y reglamentos internacionales.

Usuarios Seguros

- ☐ **Meta 6:** Reducir a la mitad la proporción de conductores que circulan a exceso de velocidad.
- ☐ **Meta 7:** Aumentar a cerca del 100% el uso correcto de cascos normalizados por parte de motociclistas.
- ☐ **Meta 8:** Incrementar a cerca del 100% el uso de cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil.
- ☐ **Meta 9:** Reducir a la mitad las muertes y traumatismos por conducir bajo los efectos del alcohol u otras sustancias psicoactivas.

Respuesta Tras Sinistros

- ☐ **Meta 12:** Todos los países establecerán metas para reducir al mínimo el tiempo entre un siniestro de tránsito y la atención médica de emergencia profesional.



Meta 1: Para 2020, todos los países tendrán establecido un plan de acción nacional integral y multisectorial sobre la seguridad vial con metas sujetas a plazos.



Meta 2: Para 2030, todos los países se habrán adherido a uno o más de los instrumentos jurídicos básicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial.



Meta 3: Para 2030, todas las carreteras nuevas cumplirán normas técnicas para todos los usuarios que tienen en cuenta la seguridad vial, o tienen una calificación de tres o más estrellas.



Meta 4: Para 2030, más del 75% de los desplazamientos por las carreteras existentes serán por carreteras que cumplen normas técnicas para todos los usuarios de seguridad vial.



Meta 5: Para 2030, el 100% de los vehículos nuevos (definidos como fabricados, vendidos o importados) y de los usados cumplirán normas de seguridad muy estrictas, como los Reglamentos de las Naciones Unidas o los Reglamentos Técnicos Mundiales recomendados como prioritarios, o prescripciones nacionales de desempeño reconocidas como equivalentes.



Meta 6: Para 2030, reducir a la mitad la proporción de vehículos que circulan a una velocidad superior a la máxima fijada y lograr reducir los traumatismos y las muertes por exceso de velocidad.



Meta 7: Para 2030, aumentar acerca del 100% la proporción de motociclistas que utilizan correctamente cascos normalizados.



Meta 8: Para 2030, incrementar a cerca del 100% la proporción de ocupantes de vehículos de motor que utilizan los cinturones de seguridad o los sistemas normalizados de retención para niños.



Meta 9: Para 2030, reducir a la mitad el número de traumatismos y muertes por accidentes de tránsito debidos a la conducción bajo los efectos del alcohol, y/o lograr una reducción en los debidos a otras sustancias psicoactivas.



Meta 10: Para 2030, todos los países contarán con leyes nacionales que restrinjan o prohíban el uso de teléfonos móviles mientras se conduce.



Meta 11: Para 2030, todos los países habrán promulgado legislación sobre el tiempo de conducción y los periodos de descanso de los conductores profesionales, y/o se habrán adherido a regulaciones internacionales o regionales en ese ámbito.



Meta 12: Para 2030, todos los países habrán establecido y alcanzado metas nacionales con objeto de reducir al mínimo el intervalo de tiempo transcurrido entre un accidente de tránsito y la prestación de atención de emergencia por parte de profesionales.

Fortalecimiento de los marcos legales para promover la seguridad de motociclistas en las Américas

OPS



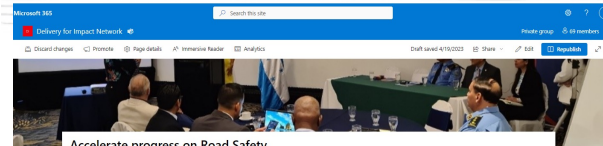
Organización
Panamericana
de la Salud



Organización
Mundial de la Salud

OFICINA REGIONAL PARA LAS Américas

Taller de aceleración, Honduras (Marzo 28 – 30, 2023)



What is the Acceleration Strategy for Road Safety?

In 2022, a high-level meeting on improving road safety in the world took place in UNISDA and there was a Political Declaration in which countries reaffirmed their commitment to implement the [Global Plan for Road Safety 2021-2030](#), develop and implement regional, national and subnational plans taking a whole-of-government and whole-of-society approach and identifying a national focal point to set up networks to facilitate cooperation with WHO to monitor progress under the Second Decade of Action for Road Safety 2021-2030.

The Strategy to accelerate the implementation of the Global Plan for the Second Decade of Action for Road Safety 2021-2030 seeks to consolidate, prioritize, and accelerate work in priority countries of the Region by promoting inter-programmatic work within the region and the coordination of efforts at the three levels of the Organization to align them with the recommendations of the Global Plan and the [2021-2030 Road Safety Technical Package](#). This means promoting in a coordinated manner, the efforts of other organizations of the United Nations System, governments and civil society, as well as promoting a mechanism for accountability for progress in the actions.

What is the approach underpinning the support to accelerate road safety?

The WHO Delivery Approach provides a **principled and structured framework** for implementation that will help to accelerate progress towards the impact you want to achieve. While other technical resources provide details on **what** needs to be done, delivery is centered around **how** to go about doing it, from identifying your priority issues and setting measurable targets, through to problem-solving and creating an institutional culture of data-driven action. It focuses on four key questions:



Taller: fortalecimiento de políticas y legislaciones que promuevan la seguridad en motociclistas

**Bogotá, Noviembre 16-17,
2023**

Argentina



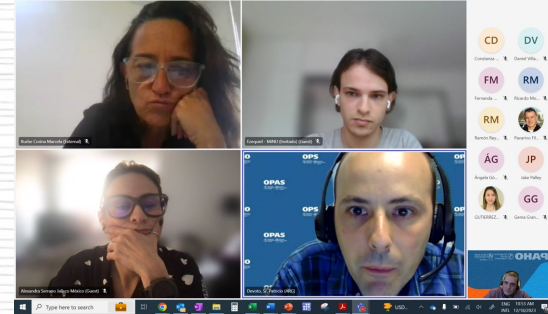
Brasil



Colombia

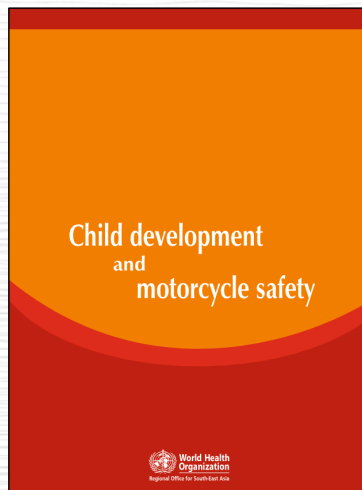


Mexico



Nota: Ecuador fue uno de los países invitados, pero no participó

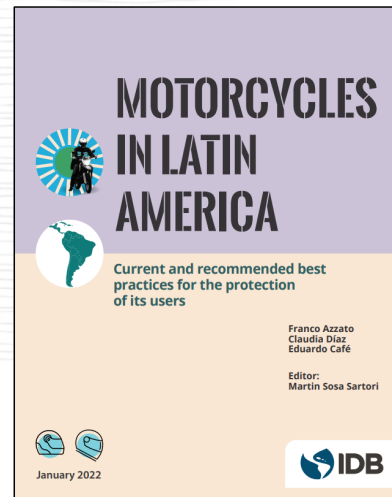
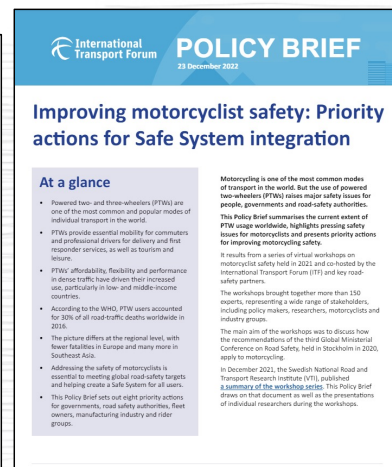
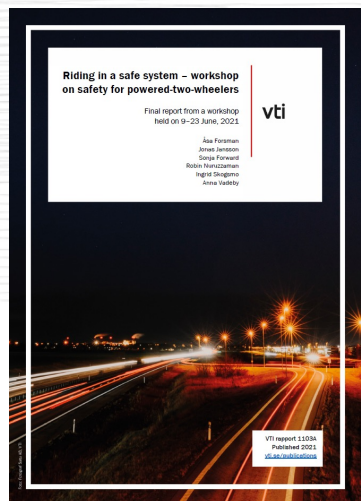
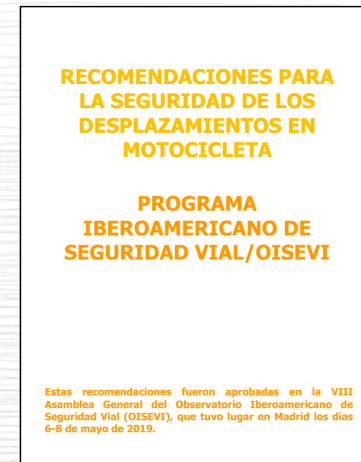
Abordaje integral



Review > Int J Inj Contr Saf Promot. 2017 Sep;24(3):406-422.
doi: 10.1080/17457300.2016.1224901. Epub 2016 Oct 3.

Effectiveness of interventions to prevent motorcycle injuries: systematic review of the literature

Miguel Araujo ¹, Eduardo Illanes ², Evelina Chapman ³, Eugenia Rodrigues ³



PROMOVER LA SEGURIDAD DE LOS MOTOCICLISTAS: OPS

• Movilidad sostenible, saludable y segura

Recomendaciones con evidencia robusta: reducir exposición a los motociclistas

Promover cambio modal (con inversión): movilidad activa segura y transporte público masivo

Diseño urbano compacto, desarrollo orientado al tránsito

Facilitar la conectividad intermodal (planes de uso compartido de bicicletas / conexiones de transporte para desplazamientos en bicicleta/a pie y ↓ tiempo)

Dispositivos de seguridad esenciales

- **En la motocicleta**

- Frenos ABS
- Neumáticos / llantas
- DRL

- **Equipamiento para motociclistas**

- Casco
- Ropa protectora: visibilidad y seguridad física

Corto Plazo

- **En otros vehículos**

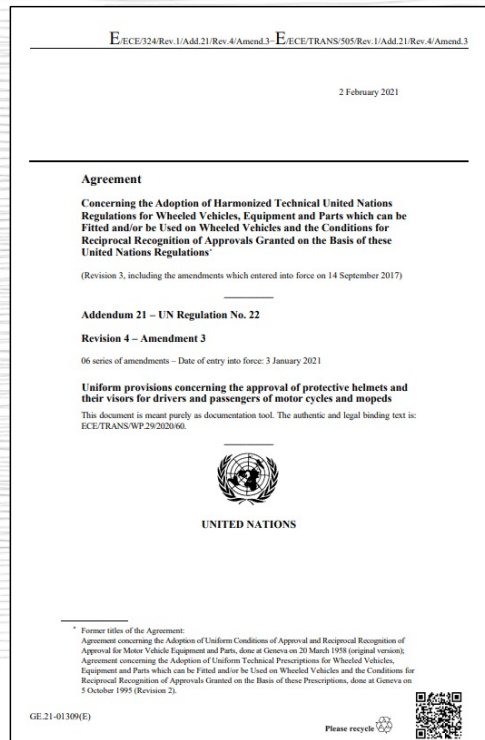
- Protección contra empotramiento en vehículos de carga pesados
- Dispositivos para la visión indirecta (retrovisores)
- Sistema de Información de punto ciego
- Dispositivos para visibilidad/detección trasera
- Sistema de Información de Desplazamiento
- Sistemas avanzados de frenado de emergencia (AEB)
- Etc: Asistente Inteligente de Velocidad (ISA), Sistema de Asistencia de mantenimiento de carril (LSS)

Mediano / Largo Plazo

Casco para motociclista

- **Impacto potencial:** El uso de casco reduce lesiones de tránsito:
 - Fatales: **28-67%**
 - De cabeza: **58-60%**
 - Cerebrales: **47-74%**
 - De cara: **14-63%**
 - De cuello: **14-48%**
- **Estándar:** Reglamento UNECE 22 / FMVSS 218
- **URUGUAY RECOGIÓ LAS NORMAS LEGALES Y TÉCNICAS**
- Laboratorios ensayos Uruguay:

Facultad de Ingeniería - Latu



Rigidez
Resistencia al impacto
Fricción
Resistencia de la
correa de la barbilla

Ropa retrorreflectante

Norma Nacional:

- Uso obligatorio de **elementos de retrorreflexión** (cinta/banda, chaleco, campera) con base a norma ISO 20471:2013 → UNE-EN ISO 20471:2013 Ropa de alta visibilidad. Métodos de ensayo y requisitos
 - **OJO:** Respetar color y nivel de retrorreflexión para uniformizar/homogeneizar la visibilidad de motociclistas, diferenciándolos de otras actividades laborales en vía pública (agentes de tránsito, obra pública, etc.)

Un estudio de CC en Nueva Zelanda encontró que motociclistas que usaban ropa retrorreflectante o fluorescente tenían un **riesgo 37% menor de sufrir lesiones** de tránsito en comparación con motociclistas que no usaban ese tipo de equipo

Fuente: Wells S, Mullin B, Norton R, Langley J, Connor J, Lay-Yee R, Jackson R. Motorcycle rider conspicuity and crash related injury: case-control study. BMJ 2004 Apr 10;328(7444):857. doi: 10.1136/bmj.37984.574757.EE.

Ropa protectora

- **Protección de seguridad:** codos y hombros (especificaciones y requisitos técnicos de la norma internacional reconocida EN 1621-1, última versión); espalda (EN 1621-2; Nivel 1 de rendimiento de atenuación de impacto); calzado (Norma Técnica UN 13634:2017. Norma Técnica EN 1621-1); pantalón (CE EN17092 clases de seguridad: AAA, AA, A, B y C)
- Ropa inflable:
- URUGUAY POSEE NORMATIVA LEGAL Y TÉCNICA

El uso de ropa protectora **disminuye el riesgo de ser hospitalizado**;¹ las botas **~57% menos fracturas de pie/tobillo**;² **40% menor lesiones por abrasión/laceración/cortaduras**;^{1,2}

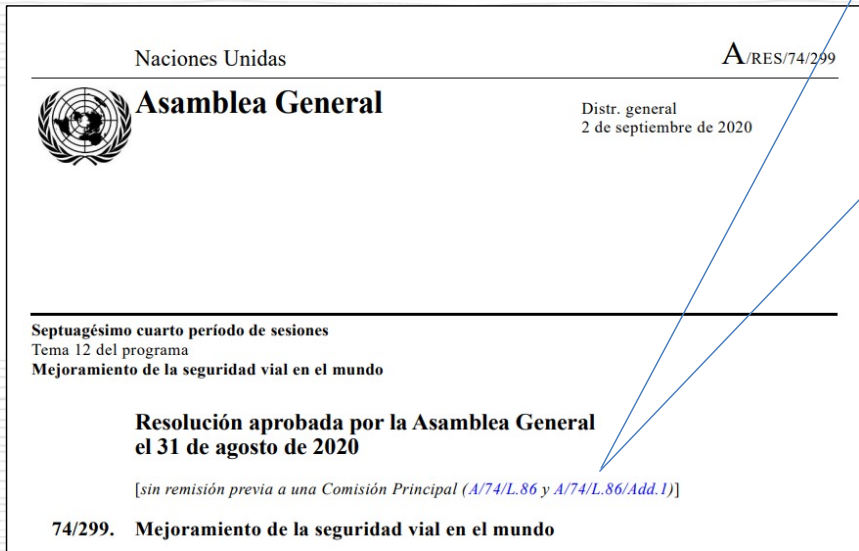
Fuentes: 1) de Rome L, et al. Motorcycle protective clothing: Protection from injury or just the weather? Accident Analysis & Prevention 2011; 43(6):1893-1900.

2) Wu D et al. Effectiveness of protective clothing for motorized 2-wheeler riders. Traffic Inj Prev 2019; 20(2): 196-203. doi: 10.1080/15389588.2018.1545090.

Estrategia de adopción de normas técnicas: Tres vías

1. Desarrollar una regulación nacional
2. Adopción nacional obligatoria de reglamento UNECE o FMVSS (cuando corresponda)
3. Adhesión a instrumentos de Naciones Unidas sobre seguridad vehicular (Acuerdo de 1998 o de 1958)
✓ ¡Colombia!

Recurso disponible



DECLARACIÓN ESPECIAL DE PAÍSES INTEGRANTES DE LA COMUNIDAD IBEROAMERICANA EN EL MARCO DE LA XXIX CUMBRE IBEROAMERICANA SOBRE LA PROMOCIÓN DE UNA MOVILIDAD VIAL SEGURA, SALUDABLE Y SOSTENIBLE EN LA REGIÓN IBEROAMERICANA

Cuenca, 15 de noviembre de 2024

10. Resaltamos la importancia de seguir adoptando medidas hasta 2030 en línea con los compromisos internacionales asumidos en materia de seguridad vial.

7. Reafirma la función y la importancia de los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial, como la Convención sobre la Circulación por Carretera, de 1949⁷, la Convención sobre la Circulación Vial, de 1968⁸, la Convención sobre la Señalización Vial, de 1968⁹, los acuerdos de 1958 y 1998 sobre reglamentos aplicables a los vehículos ...

8. Alienta a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que consideren la posibilidad de ser partes contratantes en los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial y, más allá de la adhesión, de aplicar, llevar a la práctica y promover sus disposiciones o normas de seguridad;

METAS MUNDIALES DE DESEMPEÑO EN LA ESFERA DE LA SEGURIDAD VIAL

META 2 2030

Meta 2: Para 2030, todos los países se habrán adherido a uno o más de los instrumentos jurídicos básicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial.

META 5 2030

Meta 5: Para 2030, el 100% de los vehículos nuevos (definidos como fabricados, vendidos o importados) y de los usados cumplirán normas de seguridad muy estrictas, como los Reglamentos de las Naciones Unidas o los Reglamentos Técnicos Mundiales recomendados como prioritarios, o prescripciones nacionales de desempeño reconocidas como equivalentes.

#Universal



CONVENCIONES DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE SEGURIDAD VIAL



CIRCULACIÓN VIAL (1948)



SEÑALIZACIÓN VIAL (1948)



REGLAMENTOS PARA LOS VEHÍCULOS (1958 and 1998)



INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS (1997)

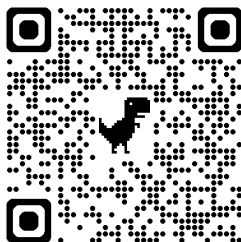


MERCANCÍAS PELIGROSAS (1957)



TRABAJO DE TRIPULACIONES DE VEHÍCULOS (1970)

Español



English



AÑO - CONVENCIÓN/ACUERDO



1958 REGLAMENTOS PARA LOS VEHÍCULOS

VENTAJAS DE LA RATIFICACIÓN

El presente Acuerdo es la base del pilar "vehículos seguros". Sus, hasta ahora, 154 reglamentos técnicos armonizados de Naciones Unidas proporcionan el marco regulatorio mundial para la homologación/certificación de vehículos seguros y ecológicos.

Algunos estudios[3] muestran que la aplicación de los reglamentos técnicos resulta en una disminución estimada del 20 al 33% en el número de muertes en carretera.

Los mismos estudios[3] han demostrado que al permitir un sistema de reconocimiento recíproco de homologaciones otorgado por las partes contratantes, se genera un beneficio económico que resulta en un aumento de 0.26 a 0.72% en el PIB.

La adhesión ofrece no sólo la posibilidad de participar en el desarrollo de nuevas enmiendas o reglamentos sino también el acceso a una red mundial de expertos.



1997 INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS

El sistema de inspecciones técnicas periódicas, tal como se describe en el acuerdo y su correspondiente Resolución R.E.6, trata de verificar que los vehículos en uso se mantengan en condiciones seguras y respetuosas con el medio ambiente durante toda su vida útil.

Las inspecciones técnicas periódicas permiten reducir una amplia variedad de defectos técnicos del vehículo, lo que a su vez puede evitar accidentes de tráfico (hasta un 40% en países de bajos ingresos)[5].

La adhesión no solo brinda la posibilidad de participar en el desarrollo de enmiendas al Acuerdo, sino también el acceso a una red mundial de expertos.



1998 REGLAMENTOS PARA LOS VEHÍCULOS

Los 20 reglamentos técnicos mundiales relacionados con el presente Acuerdo proporcionan requisitos ambientales y de seguridad al más alto nivel.

Se ha demostrado que los beneficios derivados de la aplicación de dichos reglamentos resultan en una reducción de hasta el 26% en el número de accidentes mortales en carretera[6].

La adhesión no solo brinda la posibilidad de participar en el desarrollo de enmiendas al Acuerdo, sino también el acceso a una red mundial de expertos.

PLATAFORMA INTERGUBERNAMENTAL

Acerca del WR29

El Foro Mundial de la CEPE para la armonización de los reglamentos de vehículos (WR29) es el encargado de elaborar los 3 Acuerdos sobre vehículos. El Foro mundial consta de seis grupos de trabajo subsidiarios, que tratan de diferentes temas: seguridad general, seguridad pasiva, ruido y neumáticos, luces e instalación de luces, contaminación y energía y vehículos automatizados/autónomos y conectados.

Participación en el WR29

La participación en el WR29 está abierta a todos los estados miembros de las Naciones Unidas, a las ONG acreditadas que representan a los consumidores y a la industria, y, previa invitación, a expertos independientes.

El Foro mundial se reúne tres veces al año, en febrero, junio y noviembre; y diferentes grupos de trabajo se reúnen dos veces al año.

Previo solicitud, la secretaria puede facilitar cartas de invitación a efectos de obtención de visados; puede obtenerse información a través del enlace contact us[4].

Toda la información relativa a las reuniones del WR29 (programa, orden del día, documentación e informes) está disponible en el sitio web de la CEPE, de forma gratuita y en libre acceso.

RECOMENDACIONES OMS – OPS ADOPTADAS POR URUGUAY PARA MOTOCICLISTAS Y MOTOCICLETAS

NORMATIVA:

MOTOCICLISTAS:

Casco certificado debidamente abrochado bajo Norma Técnica UNECE R 22 o FMVSS 218

Visibilidad: elementos retrorreflectivos y vestimenta retrorreflectiva (cintas, chalecos, camperas)

Vestimenta de Seguridad con Normas Técnicas

Vestimenta Inflable – airbag con Norma Técnica

VEHÍCULOS:

Encendido automático de luces cortas o diurnas

Sistema antibloqueo de frenado ABS según cilindrada o potencia

Neumáticos certificados

Espejos retrovisores o dispositivos de visión indirecta certificados incorporados al vehículo



MEDIDAS PARA EL USO SEGURO DE LAS VÍAS DE TRÁNSITO

OPS “MEDIDAS PRIORITARIAS” INFORME 2024



Medidas recomendadas para velar por el uso seguro de las vías de tránsito

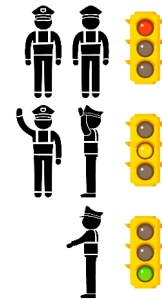
- Promulgar y hacer cumplir la legislación sobre seguridad vial:
 - Establecer límites de velocidad máxima teniendo en cuenta el tipo y función de las vías de tránsito.
 - Establecer límites de concentración de alcohol en sangre (BAC, por su sigla en inglés) para prevenir la conducción peligrosa (conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas) con disposiciones específicas para conductores inexpertos y profesionales.
 - Exigir el uso de dispositivos de protección (cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil y cascos).
 - Restringir el uso de dispositivos electrónicos manuales mientras se conduce.
 - Establecer un organismo específico encargado de hacer cumplir la ley, proporcionar formación y garantizar el equipo adecuado para las actividades de aplicación de la ley.
- Establecer normas de circulación y requisitos para el permiso de conducción:
 - Establecer y actualizar periódicamente las normas de circulación y los códigos de conducta para los usuarios de las vías de tránsito.
 - Proporcionar información y educación sobre las normas de circulación.
 - Establecer requisitos mínimos de edad y visión para los conductores.
 - Aplicar pruebas basadas en competencias para los permisos de conducción y para la obtención gradual de dichos permisos para conductores noveles.
 - Establecer límites para el tiempo máximo de conducción y los períodos mínimos de descanso para los conductores profesionales.
 - Imponer el seguro obligatorio de responsabilidad civil para los operadores de vehículos de motor.
- Garantizar que la infraestructura vial tenga en cuenta las necesidades de todos sus usuarios y esté diseñada para propiciar comportamientos seguros, mediante:
 - la señalización vial clara y marcas viales que sean intuitivas;
 - el uso de rotondas y diseños para pacificar el tráfico, como badenes;
 - la separación física de los usuarios de la vía, incluido el uso de carriles protegidos para bicicletas y zonas exclusivas para peatones.
- Utilizar las características y tecnologías de seguridad del vehículo para apoyar comportamientos seguros, mediante:
 - cinturones de seguridad automáticos y alertas de cinturones de seguridad;
 - asistencia inteligente de control de velocidad;
 - tecnologías para desactivar los mensajes de texto u otras formas de distracción mientras se conduce.

Políticas de autoridad y buena observancia de las leyes

Informe Mundial OMS 2009



NACIONES UNIDAS



*“En general el grado de cumplimiento de las normas centradas en esos factores de riesgo es bajo, lo que apunta a la necesidad de asegurar una **mayor observancia de las leyes de seguridad vial**. Para lograr esa meta, hace falta mostrar la **debida voluntad política y dotar a las autoridades encargadas de hacer cumplir la ley de suficientes recursos humanos y financieros para preparar actividades eficaces de mejora de la observancia**. Las intervenciones que se conciban en esta esfera **deberán recibir una buena difusión, ser sostenibles e ir acompañadas de las oportunas medidas y sanciones para los casos de infracción.**”*

“La sensibilización de la población puede ser una importante estrategia para que se *entiendan y apoyen* esas medidas *legislativas y de observancia de las leyes.*”

MOTOCICLISTAS: URUGUAY TENEMOS NORMAS CON SOLUCIONES INTEGRALES HACER CUMPLIR LA LEY = SALVAR VIDAS

Visión cero

*“El único número aceptable de muertos o heridos graves en las carreteras es **CERO**”*

“La vida y la salud nunca pueden ser intercambiadas por otros beneficios dentro de la sociedad”

¡Muchas gracias!

Dra. Gaby Lencina

Consultora Internacional de OPS

Departamento de Enfermedades No-transmisibles y Salud Mental

lencinagab@paho.org

