



FORO NACIONAL DE SEGURIDAD DE LOS MOTOCICLISTAS

3 Y 4 DE JUNIO | 2026 | MONTEVIDEO
PALACIO LEGISLATIVO



Unidad Nacional
de Seguridad Vial



OPS

Temario

Seguridad vial en motociclistas: prevención, cobertura y siniestralidad desde la perspectiva del BSE

Prevención

Acciones actuales del BSE en la temática.

Trabajadores de aplicaciones

Experiencia del BSE en la incorporación de los trabajadores de plataformas al seguro de accidentes de trabajo (Ley N° 20396).

Seguro Obligatorio de Automóviles

Datos y principales características de la siniestralidad en motociclistas.



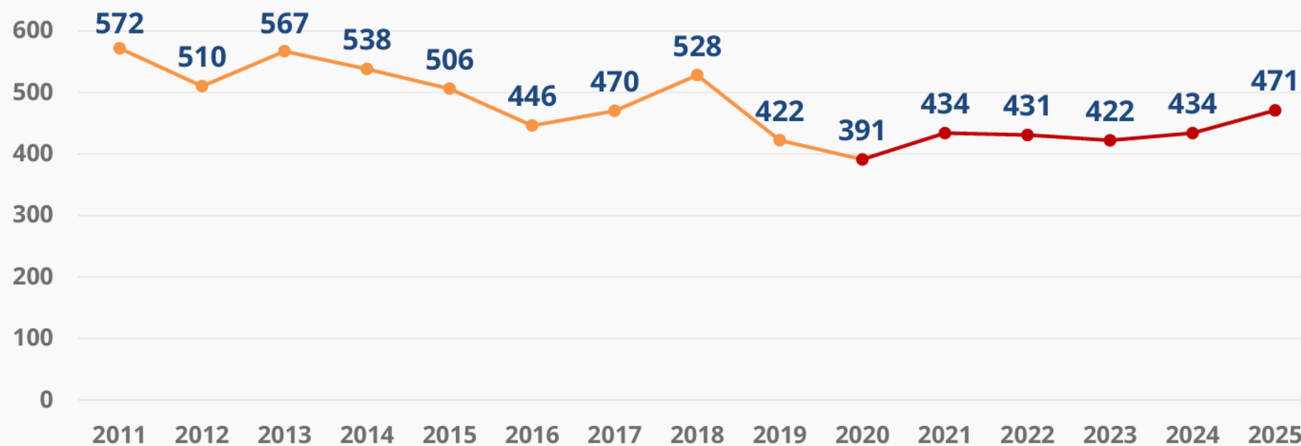


PREVENCIÓN

En cada viaje 4 finales posibles

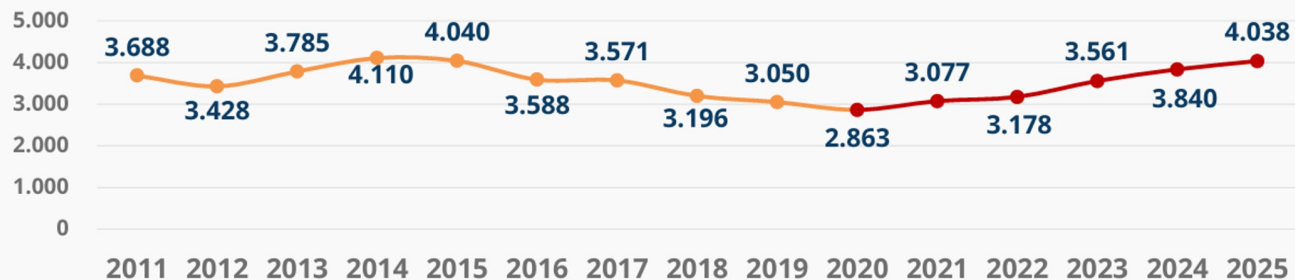


Evolución de fallecidos en siniestros de tránsito



Fuente: UNASEV

Heridos graves



Costo de los siniestros de tránsito

Promedio anual Carga Global

- Lesionados 0,83 % PBI
- Lesionados graves 0,53% PBI
- AVAD = AVP + AVD = 29.728
- Sobrecarga del Sistema de Salud
- 3c

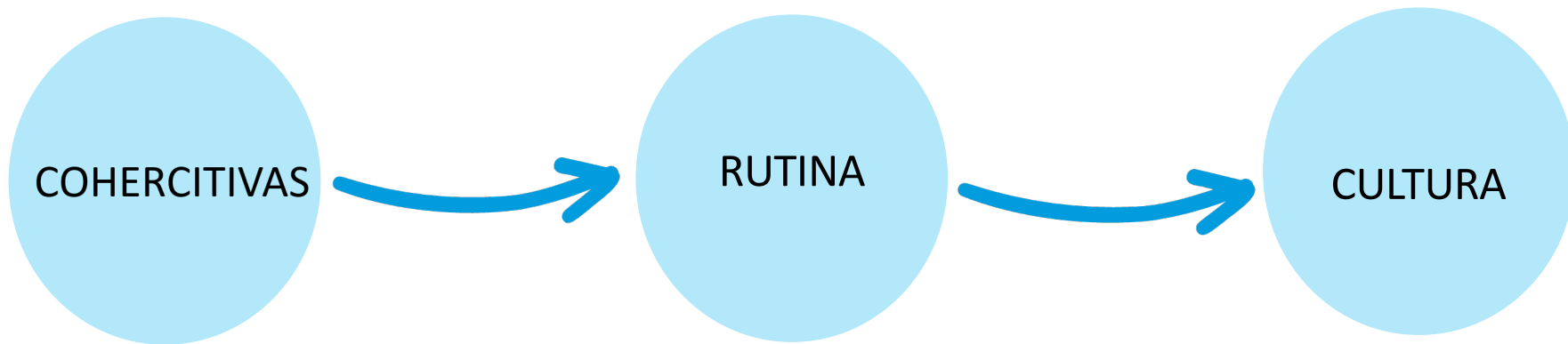
Cada año Uruguay pierde el equivalente a 30.000 años de vida saludable, lo que en cinco años acumula más de 148.000 años.



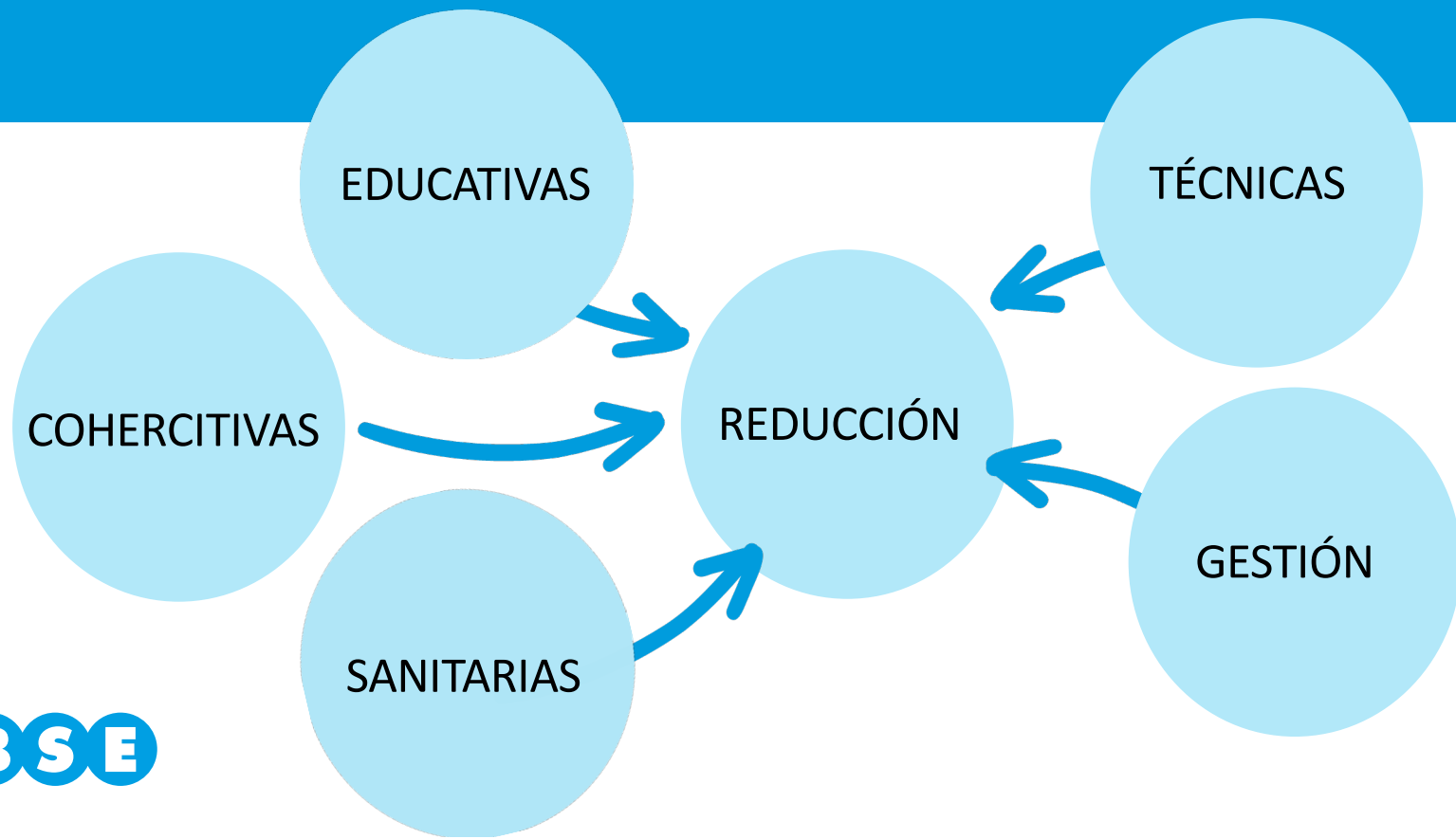
Fuente: UNASEV

Carga Global de los Siniestros de Tránsito en Uruguay
Lic. Magela Negro Cra. Elena Fagundez

Cambio cultural de movilidad

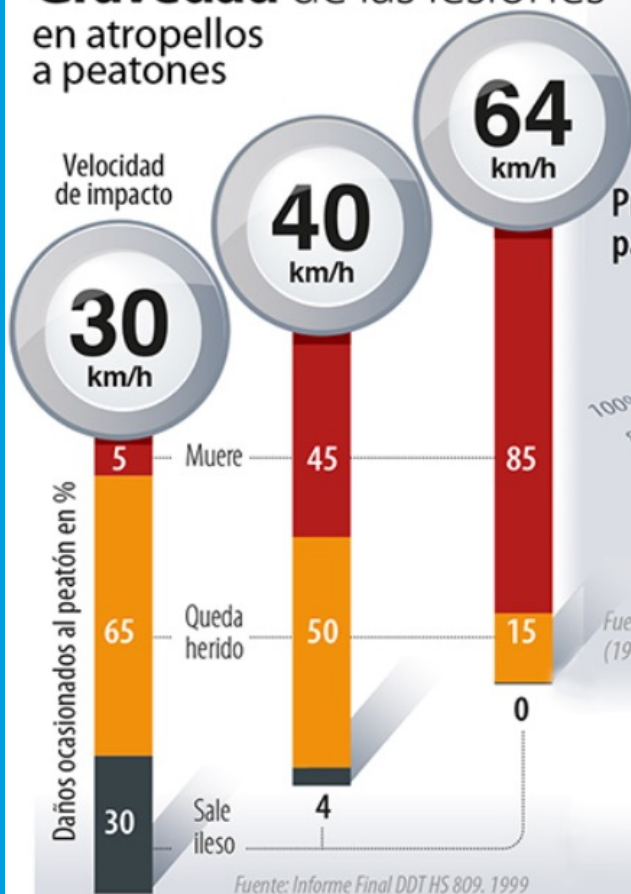


Medidas





Gravedad de las lesiones en atropellos a peatones



Fuente: Informe Final DDT HS 809. 1999

Probabilidad de muerte para un peatón atropellado



Fuente: Grupo de Trabajo Interdisciplinario sobre Accidentes Mecánicos (1986); Waltz et al. (1983) y Ministerio Sueco de Transporte (2002)

Tráfico y Seguridad Vial

Efectos del alcohol en la conducción

EFFECTOS DEL ALCOHOL EN LA CONDUCCIÓN

El riesgo de fallecer o resultar herido de gravedad en un siniestro por culpa de la alcoholemia aumenta con la concentración de alcohol.



Alcoholemia
0,15 gr/l

Riesgo
multiplicado

x1,2

Disminución
de reflejos

Alcoholemia
0,2 gr/l

Riesgo
multiplicado

x1,5

Error de
apreciación de
las distancias



Alcoholemia
0,3 gr/l

Riesgo
multiplicado

x2

Excitación
emocional
Disminución
agudeza mental



Alcoholemia
0,5 gr/l

Riesgo
multiplicado

x3

Aumento tiempo
de reacción
Inicio
perturbación
motriz

Alcoholemia
0,8 gr/l

Riesgo
multiplicado

x4,5

Estado
embriaguez
Reflejos muy
perturbados



Alcoholemia
1,2 gr/l

Riesgo
multiplicado

x9

Embriaguez
muy importante
Alteración de
visión y control

Alcoholemia
1,5 gr/l

Riesgo
multiplicado

x16

Embriaguez
severa
Notable
confusión mental

Revista
Seguridad Vial

Cada año Uruguay pierde el
equivalente a 30.000 años
de vida saludable

La Seguridad Vial no es un
tema de libertad individual sino
de Responsabilidad Colectiva



ACCIDENTES DE TRABAJO



LEY N° 16074

REGULACIÓN DE LOS SEGUROS SOBRE ACCIDENTES DE TRABAJO Y ENFERMEDADES PROFESIONALES

Artículo 1: Declárase obligatorio el seguro sobre accidentes del trabajo y enfermedades profesionales previsto en la presente ley.

Artículo 2: Todo patrono es responsable civilmente de los accidentes o enfermedades profesionales que ocurran a sus obreros y empleados a causa del trabajo o en ocasión del mismo (...).

Artículo 3: (...) entiéndese por patrono toda persona, de naturaleza pública, privada o mixta, que utilice el trabajo de otra, sea cual fuere su número; y por obrero o empleado, a todo aquel que ejecute un trabajo habitual u ocasional, remunerado, y en régimen de subordinación. (...)



LEY N° 16074

REGULACIÓN DE LOS SEGUROS SOBRE ACCIDENTES DE TRABAJO Y ENFERMEDADES PROFESIONALES

Artículo 4: La presente ley será aplicable además:

- a) A los aprendices y personal a prueba, con o sin remuneración;
- b) A quienes trabajen en su propio domicilio por cuenta de terceros;
- c) A los serenos, vareadores, jockeys, peones, capataces y cuidadores ocupados en los hipódromos y studs. Las instituciones que explotan los hipódromos cuando los accidentes ocurran dentro de los mismos, serán consideradas patronos.
- d) A los trabajadores autónomos que desarrollen tareas mediante plataformas digitales. A los efectos de lo dispuesto por la presente ley, las empresas titulares de plataformas digitales serán consideradas como patronos.**

Literal d) agregado/s por: Ley N° 20.396 de 13/02/2025 artículo [17](#).



LEY N° 16074

REGULACIÓN DE LOS SEGUROS SOBRE ACCIDENTES DE TRABAJO Y ENFERMEDADES PROFESIONALES

Artículo 8: El Banco de Seguros del Estado prestará asistencia médica y abonará las indemnizaciones que correspondieran a todos los obreros y empleados comprendidos por la presente ley, con independencia de que sus patronos hayan cumplido o no con la obligación de asegurarlos. Ello sin perjuicio de las sanciones y recuperos a que hubiere lugar. (...)

Accidente de trabajo

Prestaciones asistenciales



Prestaciones económicas



Departamento de Reclamaciones ADTyEP

Gestión Administrativa



Gestión de Amparo



Pagos Rentas Temporarias

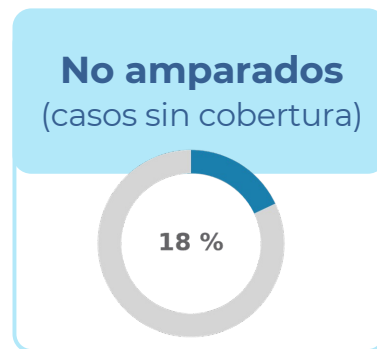
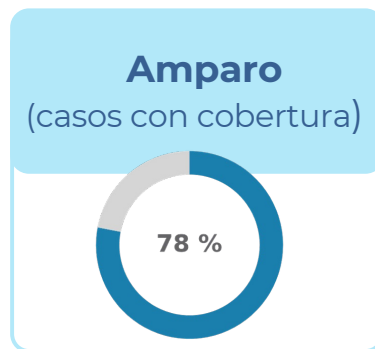


Pagos Rentas Permanentes y Medicina Legal

Ley N° 20396

Trabajadores de Plataformas Digitales

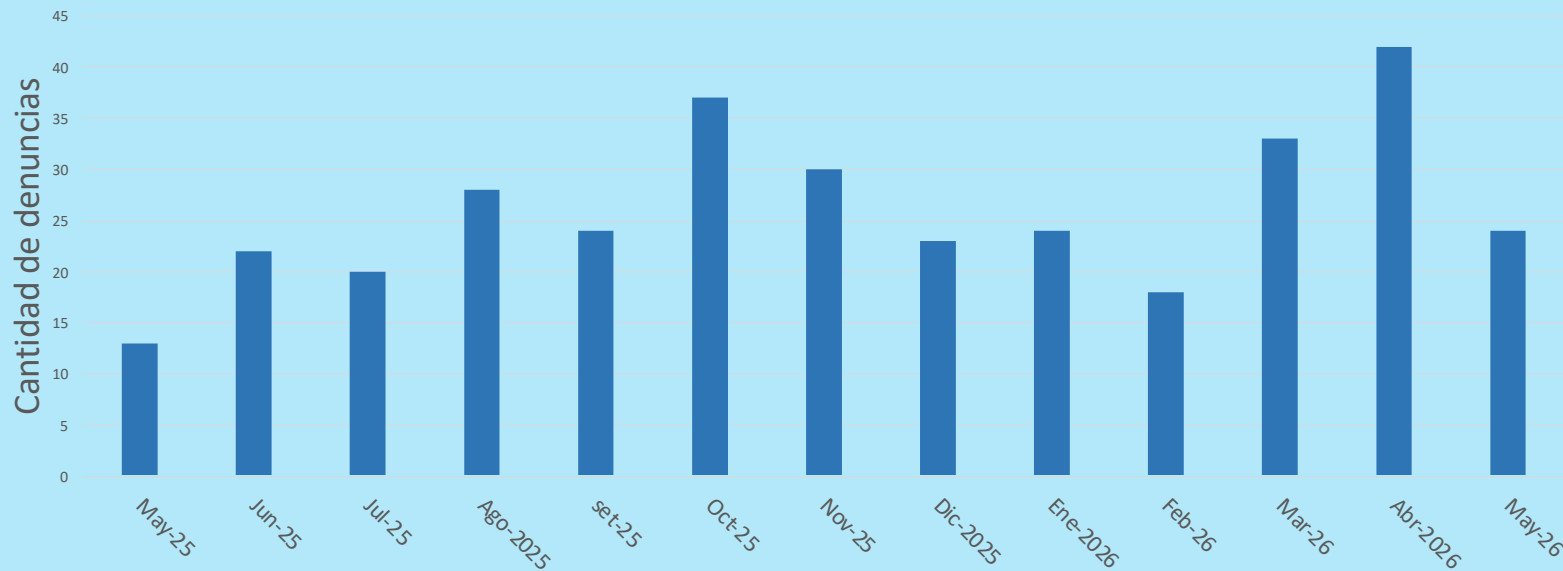
Artículo 1: La presente ley tiene como objeto establecer niveles mínimos de protección para los trabajadores que desarrollen tareas mediante plataformas digitales, asegurando condiciones de trabajo justas, decentes y seguras.



Motivo: Art. 14 de la ley N°16074
In itinere



Denuncias de siniestros por mes

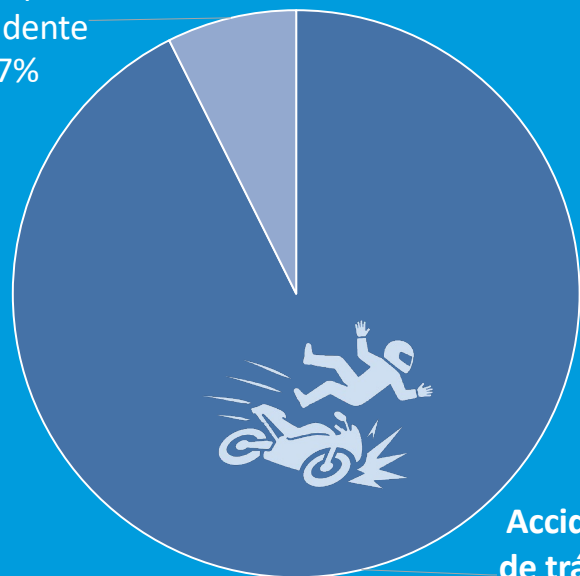


Promedio: 26 denuncias por mes

Periodo: mayo 2025 – mayo 2026

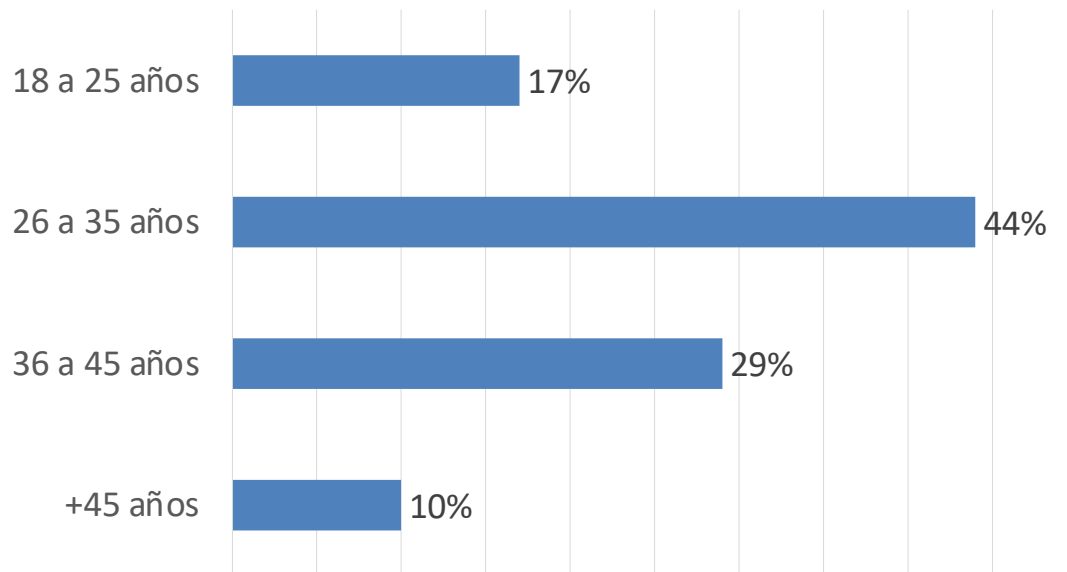
Tipo de Accidente

Otro tipo de
accidente
7%



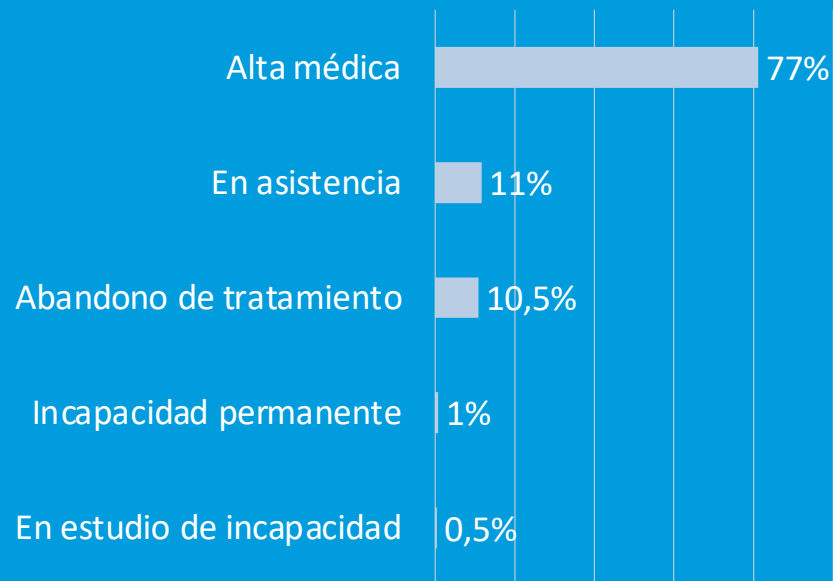
**Accidente
de tránsito
93%**

Siniestralidad por Franja de Edad

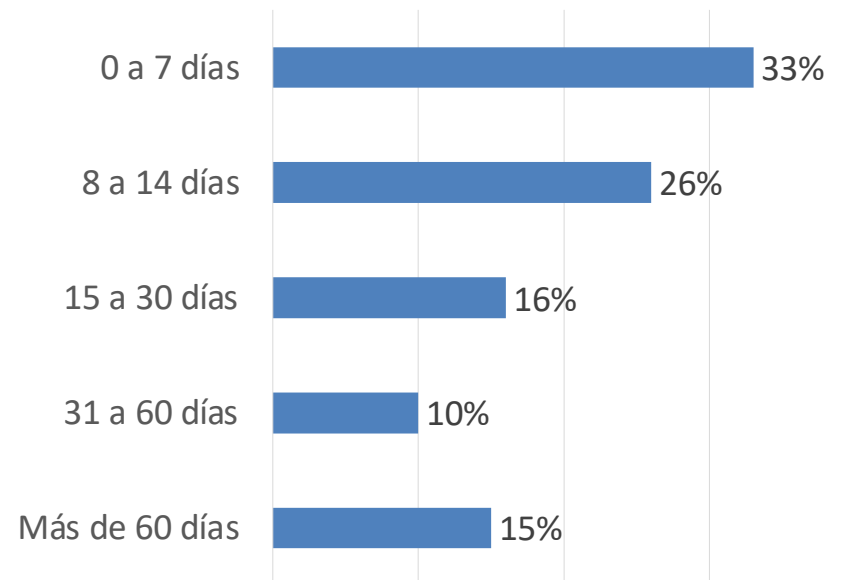


Menores de 35 años concentran el 61% de los siniestros registrados por trabajadores de aplicaciones

Distribución de casos amparados



Distribución por días de asistencia



Conclusiones

Alta siniestralidad en tránsito

Predominio de accidentes viales en trabajadores de plataformas.

Cobertura efectiva de un colectivo no incluido

Incorporación de trabajadores sin acceso previo a prestaciones.

Foco en la prevención en población joven

Mayor concentración de siniestros en menores de 35 años.



SEGURO OBLIGATORIO DE AUTOMÓVILES



Seguro Obligatorio de Automóviles - Ley N° 18412

Artículo 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.

Prohíbese la circulación de dichos vehículos que carezcan de la cobertura del seguro referido.

Artículo 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, aún en los supuestos de caso fortuito o fuerza mayor.



Artículo 6

(Exclusiones).- No se considerarán terceros a los efectos de esta ley:

- a) El propietario del vehículo, el tomador del seguro y el conductor, así como el cónyuge o concubino y los ascendientes o descendientes por consanguinidad o afinidad o por adopción y los parientes colaterales hasta el segundo grado de cualquiera de ellos, respecto del seguro del mismo vehículo.
- b) Los dependientes a cualquier título del propietario, tomador del seguro o conductor, cuando se encuentren en el mismo vehículo, desempeñando tareas que tengan otra cobertura de seguro.
- c) Las personas transportadas en el vehículo a título oneroso que tengan otra cobertura de seguro.
- d) Los ocupantes de vehículos hurtados, salvo que probaren el desconocimiento de dicha circunstancia o no hubiera mediado voluntad en ocupar el vehículo.
- e) La víctima o sus causahabientes, cuando haya mediado dolo de su parte para la producción de las lesiones o la muerte.



Resumen Ejecutivo: Siniestralidad y Gestión SOA 2025

Este reporte consolida la actividad anual del Seguro Obligatorio (SOA) en 2025. Destaca el volumen de reclamos procesados, la distribución entre asegurados directos y cobertura especial, y la agilidad en la gestión de pagos.

Volumen y Distribución de Siniestros



2.554
Siniestros
Registrados

UNASEV
31,4%



BSE
68,6%

Distribución
por Origen del
Reclamo



Indicadores de Eficiencia Operativa



9,98 Días
para Gestión de Cobro

Tiempo promedio optimizado considerando exclusivamente el tiempo de gestión efectiva sin esperas.



Optimización de Tiempos

El indicador refleja una gestión ágil en la resolución de instancias de cobro para el beneficiario.



Montos totales año 2025:

85.449.923 UI equivalente a aproximadamente **U\$S 13.555.024.-**

Lesiones: U\$S 9.205.496.-

Fallecidos: U\$S 4.349.528.-

Radiografía de Pagos por Siniestros SOA: Reporte de Gestión BSE

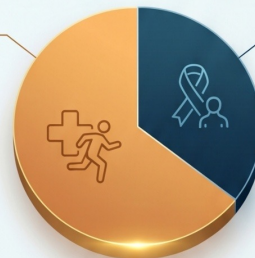
Desglose por Hecho Generador

Lesiones (Terceros)

Predominio de Indemnizaciones por Lesiones

1.906 Siniestros
58.030.805 UI Total

Se destinaron 58.030.805 UI para cubrir un total de 1.906 siniestros por lesiones de terceros.



Muerte (Terceros) Impacto Financiero por Fallecimiento

135 Siniestros
27.419.119 UI Total

Los pagos por muerte alcanzaron los 27.419.119 UI, correspondientes a 135 siniestros liquidados.

Concepto	Cantidad de Siniestros	Importe Total (UI)
 Lesiones (Terceros)	1.906	58.030.805
 Muerte (Terceros)	135	27.419.119
Total Global	2.041	85.449.923



Radiografía de los Siniestros de Tránsito 2025

Los datos recopilados por **BSE** se correlacionan con los que proporciona el *Informe de Gestión y Estadística de Seguridad Vial* de **UNASEV**

79% de los reclamos corresponden a siniestros de **motocicletas**

Perfil de los Involucrados



Motocicletas en el Punto Crítico

La motocicleta es el vehículo con mayor frecuencia en los reportes de asesoría médica.



El Conductor como Rol Principal

La mayoría de los lesionados registrados ocupaban la posición de conductor al accidentarse.

Diversidad de Vehículos Vulnerables

Se identificaron incidentes recurrentes en bicicletas, monopatines y peatones afectados por vehículos pesados.





PROYECTO ASESORÍA MEDICA

Base de datos de siniestros de tránsito con enfoque médico.

Registra información demográfica, características del evento y conductores, medidas de protección y balance lesional.



DATOS QUE RELEVAMOS

- ☐ Vehículo (motocicleta, automóvil, camioneta, ómnibus, camión, bicicleta, monopatín)
- ☐ Situación (conductor, acompañante, peatón)
- ☐ Género
- ☐ Edad
- ☐ Licencia de conducir
- ☐ Seguro del vehículo
- ☐ Medidas de protección (casco, cinturón de seguridad, SRI)
- ☐ OH / Drogas
- ☐ Lesiones
- ☐ Ingreso a CTI
- ☐ Neuroagravio

Análisis de Conductores y Tenencia de Libreta de Conducir

Este análisis se basa en registros de siniestros de tránsito procesados por asesoría médica y gestión de seguros. Examina la correlación entre la falta de habilitación para conducir (libreta) y variables críticas como el género, la edad y el tipo de vehículo involucrado.

Distribución de Tenencia de Libreta



Predominancia Masculina en Conductores sin Libreta



La gran mayoría de los conductores sin libreta son **hombres**.

Factores de Riesgo y Cobertura

Motociclistas: El Grupo de Mayor Incidencia



Relación directa entre la falta de libreta y el uso de motocicletas en siniestros.

Relación con Seguro Obligatorio (SOA)



Muchos conductores sin libreta también carecen de seguro vigente (SOA) o de datos.

Libreta	Seguro (SOA)
NO SI	Frecuente en motociclistas jóvenes
NO NO	Riesgo legal y financiero crítico
S/D S/D	Alta incertidumbre en el registro oficial



Omisiones en el Oficio (S/D)

Un porcentaje relevante de casos no cuenta con información sobre la licencia en el reporte inicial.

Foco Crítico: Jóvenes de 18 a 29 años



Alerta Menores de Edad

- 13 años - MOTOCICLETA - CONDUCTOR - NO
- 15 años - MOTOCICLETA - CONDUCTOR - NO
- 15 años - MOTOCICLETA - CONDUCTOR - NO
- 17 años - MOTOCICLETA - CONDUCTOR - NO



TOTAL CONDUCTORES DE MOTOCICLETAS

- ☐ 74% Varones – 26% Mujeres
- ☐ 53% entre 18 y 35 años
- ☐ 31% sin casco o mal utilizado



PERFIL CONDUCTORES DE MOTOCICLETAS SIN LICENCIA

Perfil de Riesgo y Balance Lesional: El Conductor de Motocicleta

Análisis de la relación entre la falta de licencia, incumplimiento de seguridad y severidad de traumatismos en motociclistas.

Perfil del Conductor y Factores de Riesgo



51.7%
de los conductores
no posee licencia

Existe una ligera mayoría de conductores que circulan sin habilitación legal.

Varones jóvenes de 18 a 25 años en riesgo

Este grupo demográfico representa el 39.2% de los siniestros analizados.



40%
sin protección
cefálica efectiva

Conductores que no usan casco o lo utilizan de forma incorrecta.



Gravedad Clínica y Balance Lesional



1 de cada 9
conductores
termina en
CTI

La tasa de ingreso a cuidados intensivos es del 11.2% para no licenciados.



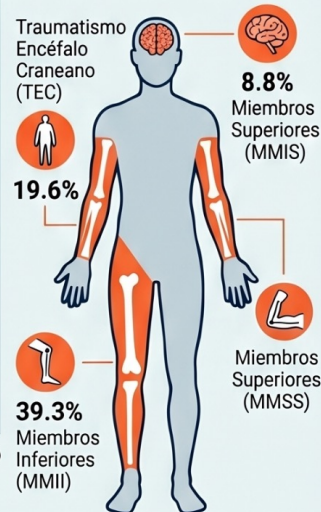
Mortalidad del 3.9% en conductores sin licencia

Aproximadamente 1 de cada 25 conductores en este grupo fallece.



Relación entre licencia y exposición al trauma

La falta de licencia se asocia a un menor cumplimiento de seguridad vial.



Riesgo y Realidad del Conductor de Motocicleta sin Licencia

PERFIL DEL CONDUCTOR DE ALTO RIESGO



Ligera mayoría de conductores no regulados en la muestra analizada.



74%
Varón joven

Este grupo representa el 39.2% de la muestra analizada y es la franja etaria predominante



40%
CARECE DE PROTECCIÓN EFECTIVA

No utilizan casco o lo hacen de forma incorrecta, aumentando vulnerabilidad.

Género Masculino		74.0%
Edad (18-25 años)		39.2%
Sin protección (Casco)		40.0%

IMPACTO CLÍNICO Y PREVENCIÓN



1 de cada 9
termina en CTI



La falta de licencia se asocia a una exposición significativamente mayor a traumas críticos.



Mortalidad
cercana al 4%

Aproximadamente 1 de cada 25 conductores sin licencia fallece en el siniestro.



FOCO EN EDUCACIÓN Y FISCALIZACIÓN

Es crítico priorizar políticas preventivas dirigidas específicamente a jóvenes conductores.



Ing Tec Prev. Roberto Chuhurra
RChuhurraf@BSE.COM.uy



Profª. Brenda Cabrera
bcabrera@bse.com.uy



Dra. Malena Amarillo
mamarillo@bse.com.uy



Web BSE: <https://www.bse.com.uy/>



Portal HBSE: <https://hospital.bse.com.uy/>