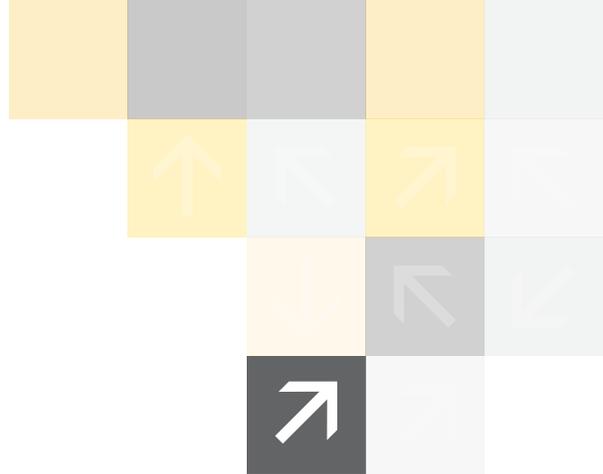


# MOTOS

## Y SEGURIDAD VIAL

— POR UNA CONVIVENCIA MÁS SEGURA —



PRIMER  
FORO

## Memorias

São Paulo, Brasil  
11 y 12 de septiembre 2013

Título: MOTOS Y SEGURIDAD VIAL  
POR UNA CONVIVENCIA MÁS SEGURA  
Memorias

Depósito Legal: Ifi432014363467

ISBN: 978-980-7644-20-4

Editor: CAF

Vicepresidencia de Infraestructura

Antonio Juan Sosa

*Vicepresidente Corporativo*

Diego Sánchez

*Director DAPS*

Hilda María Gómez

*Coordinadora de la publicación*

Anna Ferrer

*Redacción de contenidos*

Diseño gráfico

Gatos Gemelos Comunicación

Bogotá, Colombia – Marzo 2013

La versión digital de este libro se encuentra en: [publicaciones.caf.com](http://publicaciones.caf.com)

© 2013 Corporación Andina de Fomento

Todos los derechos reservados

Versión preliminar



## Tabla de contenido

<b>Introducción</b>	<b>5</b>
<b>A. Presentación del foro sobre motos en América Latina</b>	<b>6</b>
<b>B. Las motocicletas en América Latina</b>	<b>8</b>
<b>C. Concurso para identificar experiencias exitosas</b>	<b>10</b>
<b>D. Mesas de trabajo</b>	<b>12</b>
<b>Abordaje de planes de seguridad vial para motociclistas</b>	<b>12</b>
Metodología de diseño de planes de Seguridad Vial	13
Experiencias	15
<b>Educación y concientización de los usuarios, la vigilancia y control del cumplimiento de las normas</b>	<b>17</b>
Buenas Prácticas	18
Concientización y control	18
<b>Vehículos e infraestructura seguros</b>	<b>20</b>
Vehículos	20
Legislación	21
Responsabilidad Social Empresarial	22
Infraestructura	22
<b>La recolección de datos y la atención post siniestro</b>	<b>25</b>
Ejemplos presentados	26
<b>La moto como medio de trabajo</b>	<b>27</b>
Resultado de la mesa de trabajo	28
El caso de São Paulo	28
Caso de Buenos Aires	30
Caso España	32

Casos de Asia	32
Caso de El Salvador	33
Caso de Perú	33
Caso de Guatemala	34
<b>Rol de los medios de comunicación en la reducción de siniestros con motovehículos</b>	<b>34</b>
<b>E. Conclusiones del foro y retos de futuro</b>	<b>36</b>
Estado de situación del crecimiento de las motocicletas en la región y la siniestralidad asociada	36
Experiencias exitosas de reducción de siniestralidad de motos a nivel nacional, regional y de ciudades en América Latina, Caribe y Asia	37
Conclusiones de las mesas de trabajo	38
Abordaje de Planes de Seguridad Vial para Motociclistas	38
Educación, control y concientización	39
Vehículo e infraestructura segura	39
Recolección de datos y atención post siniestro	40
La moto como medio de trabajo	40
<b>Anexo I</b>	<b>41</b>
<b>Anexo II</b>	<b>50</b>
<b>Anexo III</b>	<b>51</b>

# Introducción



CAF –banco de desarrollo de América Latina– conjuntamente con Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial – OISEVI, con aportes financieros del Global Road Safety Facility GRSF del Banco Mundial, llevaron a cabo el primer foro Sobre Motos y Seguridad Vial “Por una convivencia más segura”.

Los objetivos del foro fueron:

- Presentar el estado de situación del crecimiento de las motocicletas en la región y la siniestralidad asociada.
- Identificar y divulgar experiencias exitosas de reducción de siniestralidad de motos a nivel nacional, regional y de ciudades en América Latina, Caribe y otras regiones del mundo.
- Elaborar un plan de trabajo regional para reducir las muertes y lesionados en siniestros relacionados con motos.
- Promover la investigación sobre diferentes aspectos orientados a identificar intervenciones exitosas que permiten reducir la siniestralidad asociada a las motos y los moto-vehículos.

El presente informe resume los temas tratados, y presenta las conclusiones más importantes y los retos de futuro. En el sitio: [www.eventos.caf.com/motos-y-seguridad-vial](http://www.eventos.caf.com/motos-y-seguridad-vial), se puede consultar la documentación que se presentó en el foro.

## A. Presentación del foro sobre motos en América Latina



Desde principios de 2011 cuando CAF inició la formulación de su Plan de Acción en Seguridad Vial identificó la seguridad de los motociclistas como uno de los puntos importantes a ser tomados en cuenta en la región dado el crecimiento del parque de motos y las externalidades negativas en términos de siniestralidad. Es así como ha venido trabajando en:

- Asesoría y apoyo para la formulación de planes piloto seguridad de motociclistas en algunas ciudades, destacándose el de Buenos Aires el cual ya está en fase de implementación.
- Desarrollo de una metodología para la formulación de Planes de Seguridad para Motociclistas.
- Investigación sobre las causas y consecuencias del crecimiento del uso de las motos en seis ciudades de América Latina<sup>1</sup>.

En una reunión del OISEVI realizada en el 2012, Pere Navarro, Jefe de la Dirección General de Tráfico de España, DGT, propuso organizar un foro regional sobre motos, pues se observaba un cambio rotundo en la siniestralidad de algunos países en los que los motociclistas pasaban a ser el primer grupo de víctimas mortales por eventos de tránsito. Una nueva realidad que era imprescindible describir y abordar con políticas efectivas. Es así como CAF y OISEVI deciden organizar conjuntamente este evento.

---

<sup>1</sup> Caracas, Bogotá, Barranquilla, Recife, São Paulo y Buenos Aires.



El presente foro es el primero que se celebra en América Latina sobre seguridad de los motociclistas de manera amplia. Se quiso celebrar una gran jornada de producción de conocimiento y generar una visión común sobre la seguridad vial de los motociclistas en la América Latina y el Caribe (ALC). Por ello se convocó a las autoridades nacionales de las políticas de seguridad vial de la región para tratar de formular lineamientos hacia un plan regional de seguridad vial de motociclistas.

Para propiciar esta visión común, se diseñó un foro innovador basado en un formato muy participativo, sin intervenciones magistrales, situando en cada mesa de debate experiencias, análisis y conocimiento. Un foro abierto con participación de gobiernos nacionales y locales, grandes y pequeñas ciudades, investigadores y consultores relacionados con el tema, universidades, compañías aseguradoras, asociaciones de motociclistas, asociaciones de trabajadores en motos, entre otros. También se pretendía intercambiar conocimientos y experiencias exitosas entre las regiones que comparten esta misma realidad y que han logrado buenos resultados. Por ello participaron representantes de Australia, España, Reino Unido y del Banco de Desarrollo Asiático, países que hace años tienen experiencia en el ámbito de la movilidad de las motocicletas.

CAF lleva más de 10 años con el propósito de generar conocimiento propio de la región, ha creado departamentos especializados para contribuir en este propósito y desde hace cinco años existe el Observatorio de Movilidad Urbana [www.omu.caf.com](http://www.omu.caf.com). Su propósito es crear espacios para compartir conocimiento y responder a la necesidad permanente de diálogo entre los diferentes expertos y gestores de la movilidad urbana, dentro de la cual el componente de seguridad vial, es de gran relevancia.

Por su parte el Banco Mundial plantea la necesidad de fortalecer los equipos técnicos de los países en seguridad vial para afrontar la crisis de salud pública que supone la siniestralidad. La meta es alcanzar el objetivo que marcó la década de acción para la seguridad vial de reducción del 50% de los muertos por tránsito. El monitoreo permanente para realizar diseño de políticas y nuevas intervenciones, y la responsabilidad compartida entre los gobiernos, la sociedad civil y los sectores económicos, son claves para alcanzar resultados de mejora.

Las motos han venido para quedarse. Las motos no son una pandemia, son una realidad y presentan muchas ventajas en términos de transporte. La movilidad en las ciudades es un sistema complejo del que depende la competitividad de las mismas y la calidad de vida de sus ciudadanos. El foro se celebró en una de las ciudades más

densas y pobladas del mundo, un marco incomparable para abordar la nueva realidad que plantean las motos en las ciudades.

São Paulo tiene varios años de experiencia desarrollando programas y medidas para reducir la siniestralidad de los motociclistas por lo que se escogió como sede del foro. Tiene la estructura orgánica municipal de movilidad más grande de América Latina y en la ciudad actúan tres cuerpos policiales. Hace tres años São Paulo remodeló el órgano y la política de movilidad para contribuir al reto de la Década de Acción por la Seguridad Vial 2011–2020 decretada por las Naciones Unidas.

## B. Las motocicletas en América Latina



El crecimiento acelerado del parque de motocicletas y su consecuente incremento en el número de muertos y heridos derivados de su uso, está gravitando negativamente en el cumplimiento de las metas de la Década de la Acción 2011–2020 para la Seguridad Vial, para un importante número de países de Asia y América Latina.

Cuestiones como la versatilidad del vehículo, bajos costos de adquisición y mantenimiento, facilidad de manejo, etc., se han constituido en un incentivo para su crecimiento. La moto ha crecido en amplios sectores de población de bajos ingresos, los cuales la adquieren no solo como una solución de movilidad, sino también como medio para la generación de ingresos. La mala calidad y baja cobertura del transporte público es otra de las razones del crecimiento del parque de motos, pues presenta un servicio puerta-puerta y en algunos casos, más económico. Las congestiones en zonas urbanas también están haciendo que muchos usuarios de automóviles se pasen a transportarse en moto.

El Observatorio de la Movilidad Urbana de la CAF, que recopila información de las 25 ciudades más grandes de la región ALC, muestra que el tiempo promedio en un viaje



común interurbano es menos de la mitad en motocicleta que en transporte público, y además también tiene un costo menor.

Para este foro el equipo del OISEVI realizó una encuesta a todos los países sobre el parque de motocicletas y su siniestralidad con la que se obtuvo información de 14 de 18 países miembros. Según se refleja en la encuesta, en el 67% de los países no tienen patentamiento o registro obligatorio, por lo que no se puede disponer de datos de motocicletas fiables sino estimaciones. Se anexa presentación en Anexo 2.

Los datos recopilados por el OISEVI sobre el parque de motos en los últimos cuatro años indican que países como México han incrementado su parque un 42%, mientras otros países como Ecuador o Uruguay están creciendo al 320%. En promedio, se ha incrementado un 81% el parque de motos en toda la región ALC, frente al 27% de los otros vehículos, pasando de 8 a 18 millones de motocicletas entre el 2008 y 2012.

La región latinoamericana tiene una situación de incremento de parque de motos similar a la ocurrida en otras regiones. En los años 80 el sureste asiático tuvo un crecimiento acelerado de motos, alrededor del año 2000 este crecimiento se expandió al oriente medio y África y en la década del 2000–2010 se da el mismo fenómeno en Latinoamérica. En este punto es interesante la visión optimista de Alan Ross, cuando plantea que Latinoamérica se encuentra en el principio del problema y por suerte todavía se pueden aprovechar las lecciones aprendidas en otras regiones.

De acuerdo con el informe *Global Status Report on Road Safety 2013* para la Región de las Américas presentado por Organización Mundial de la Salud, la tasa de víctimas fatales de los 32 países de la región es de 16,1 por 100.000, según datos autorizados por los gobiernos y se observa una variedad muy grande desde 4,6 en San Vicente a 41,7 en República Dominicana. La estimación para el año 2007 del parque de vehículos en la región es de 387 millones, con 24,5 millones de motocicletas y para el 2010 es de 35 millones de motocicletas. En este estudio están recogidos los datos de 32 países, desde Estados Unidos hasta Uruguay y países del Caribe. Las muertes de motociclistas sobre el total de muertos por siniestros de tránsito es el 15%, pero en algunos países como República Dominicana está por encima del 50%.

El Estudio Tendencias de las lesiones mortales en motocicletas en las Américas 1998–2012, OPS, Rodrigues, Villaveces, Sanhueza y Escamilla, 2013, que analizó la información de fallecidos y heridos en motocicletas en 17 países de la región, obtuvo resultados importantes como que los hombres tienen una tasa de mortalidad 7,8 mayor

que las mujeres, que entre los 15 a 24 años la mortandad es 24 veces mayor que los menores de 15 años, es decir, los motociclistas más afectados son hombres jóvenes. Los países que tienen una distribución de renta más equitativa tienen tasas menores y los países con distribución de renta más dispar tienen una mortalidad mayor como Brasil, Colombia, Paraguay y Guyana. En el período estudiado la tasa promedio de motociclistas fallecidos pasó de 0,8 a 3,5 por cada 100.000 habitantes. El estudio se encuentra en el Anexo 2.

El Ministerio de Salud de Brasil presentó el Estudio de Siniestralidad de Motociclistas de Brasil, en el periodo 2008-2010. Se observa que más del 50% de los siniestros de tránsito en 18 de las 24 capitales analizadas involucran a motociclistas. Hubo un crecimiento de más del 100% en los ingresos hospitalarios de motociclistas en las 24 capitales. En el año 2000 hubo 2.465 motociclistas fallecidos en Brasil y en el 2010 ascendió a 11.433, es decir, un crecimiento del 463%. La presentación se encuentra en el Anexo 2.

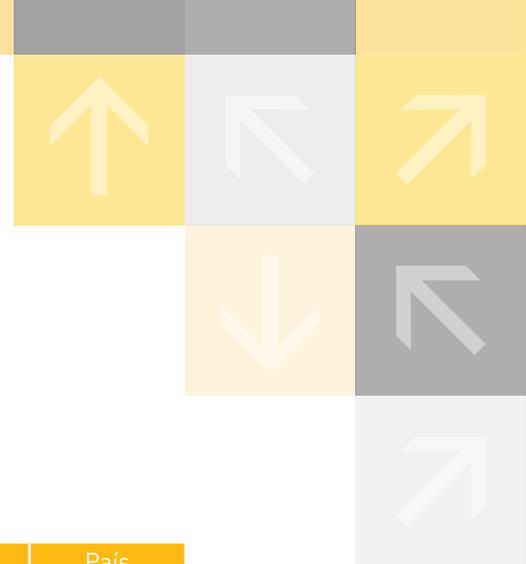
## C. Concurso para identificar experiencias exitosas



---

Con el fin de identificar experiencias exitosas para ser presentadas se llevó a cabo un concurso mediante el cual se recibieron 18 experiencias de cinco países, de las cuales se escogieron las siguientes nueve para ser presentadas:





Nombre del trabajo	Organismo	Autor principal	Otros autores	País de origen
Análisis Espacio Temporal de los Accidentes de Motocicleta en el Gran Santiago	CONASET	Dánica Mímica		Chile
Buenas Prácticas en Salud Pública en Paraguay Programa para Educadores de nivel escolar básico y media y promotores sobre seguridad vial y conducción segura en motocicletas	Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social de Paraguay y Centro Paraguayo de Educación Permanente - Ministerio de Educación y Cultura	Dra. Mercedes M. de González Cabello	Lic. Clara Duarte	Paraguay
<i>Child motorcycle helmet project in Thailand</i>	Disability & Injury Prevention and Rehabilitation (DPR), WHO SEARO	Dr. Chamaiparn Santikarn		Tailandia
Experiencia en capacitación de motociclistas en Chile	Automóvil Club de Chile	Alberto Escobar		Chile
Impacto Socioeconómico de la Producción de Ensamblaje de Motocicletas en el Paraguay Periodo 2002 - 2009	Universidad Nacional de Asunción	Jorge Garicoche		Paraguay
Plan Integral de Motovehículos	Municipalidad de Formosa Tránsito Formosa	Facundo Ramos		Argentina
Plan Integral de seguridad para motociclistas	Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires - Subsecretaría de Transporte	Jorge Rubino		Argentina
Propuesta para mensajería urbana y <i>delivery</i>	Comisión de Tránsito y Transporte Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires	Fernando Verdaguer		Argentina
Proyecto de Seguridad Vial	Dirección de Tránsito Municipal	Lic. Laura Borrini	Lic. Ivan Paulina	Argentina

Los documentos se encuentran publicados en el Anexo 2 para consulta de los interesados y sus autores estuvieron en su mayoría en el foro.

## D. Mesas de trabajo



### Abordaje de planes de seguridad vial para motociclistas

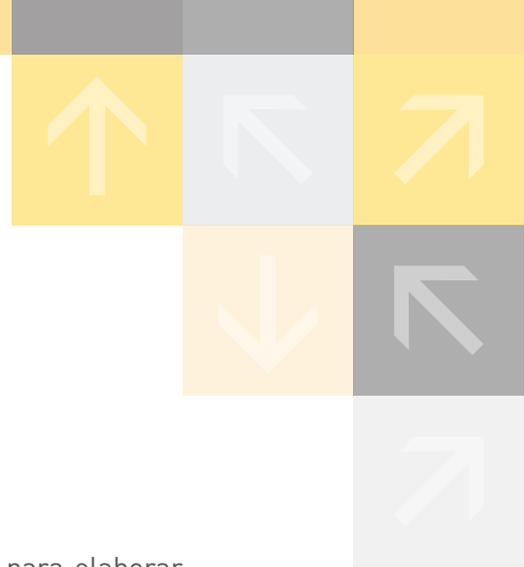
A continuación se presenta un resumen de los principales temas tratados durante el foro en cada una de las mesas temáticas desarrolladas.

Los temas discutidos en esta mesa fueron: cómo abordar el tema de la seguridad de los motociclistas en un sistema vial diseñado para vehículos de cuatro ruedas, las metodologías para formular planes de seguridad, los actores involucrados, la investigación sobre las causas y consecuencias del crecimiento del parque de motos y los temas sociales asociados a los motociclistas.

A pesar de ser una problemática real prácticamente de todos los países de la región, de la encuesta del OISEVI se extrae que solo el 25% de los países tienen planes o acciones específicas para la seguridad vial de los motociclistas. El hecho de que el 75% no tengan medidas específicas muestra la necesidad de este encuentro.

En las ciudades la gente se está bajando del transporte público colectivo y de los autos para transportarse en moto por las cualidades que esta tiene: rapidez, puerta a puerta, costos, etc. Sin embargo, no se ha considerado la moto en el diseño y organización de las vías en las ciudades y carreteras, trayendo como consecuencia un crecimiento de los siniestros.

Los planes de seguridad vial para motociclistas a nivel nacional, regional y de ciudades, deben formar parte de los planes de seguridad vial y éstos a su vez deben estar enmarcados en los planes de movilidad.



Pere Navarro presentó los lineamientos que deben tenerse en cuenta para elaborar un plan de seguridad para motociclistas que se resume a continuación. Destacó que es importante que en las agencias líderes de seguridad vial se tenga un punto focal relacionado con la seguridad de los motociclistas que tenga contacto permanente con las asociaciones de motociclistas, ojalá que sea motociclista, y que conozca su realidad.

## Metodología de diseño de planes de Seguridad Vial

Las motocicletas no deben tratarse como un problema, son una realidad y tienen ventajas frente a otros modos de transporte. Hay que abrir el debate y reconocer el papel de las motocicletas en la movilidad. En este sentido, la metodología sugerida parte de la premisa que el sistema vial está diseñado para vehículos de cuatro ruedas, y propone cómo identificar medidas que permitan la convivencia entre modos de transporte con la participación activa de los actores involucrados<sup>2</sup>.

Un primer aspecto a tener en cuenta son los errores que deben evitarse en la gestión de una estrategia de seguridad para motociclistas que aspire a obtener resultados:

- 
- No se debe buscar culpables: es imprescindible evitar prejuicios, el enfoque es una responsabilidad compartida.
- 
- No se sugiere entregar la responsabilidad del plan a una consultoría externa: los funcionarios son los que van a tener que aplicar el plan, por ello deben sentirlo como suyo. Lo importante del plan es el camino, el análisis, el debate, el conocimiento que se genera.
- 
- El plan no es contra los motociclistas, sino para los motociclistas y estos deben ser parte activa en su formulación.
- 
- Participación de todos los actores en la formulación del plan.

---

<sup>2</sup> Basada en la Metodología para diseñar planes de seguridad vial para motociclistas elaborado de CAF 2013.

- 
- Evitar el choque de intereses: intereses legítimos distintos para cada colectivo. Plantear el diálogo con peatones, ciclistas, automovilistas y demás usuarios de la vía.
- 
- No priorizar la fluidez sobre la seguridad vial: la seguridad es innegociable.
- 
- No adoptar iniciativas aisladas: la acción coordinada y la secuencia de acciones son la diferencia para obtener resultados.
- 

El plan es el acuerdo entre intereses, por ello es imprescindible partir de una visión del problema consensuada y un proceso compartido para la elaboración de acciones y un acuerdo de mínimos que configura el plan. Los contenidos del plan se construyen en el proceso de negociación, a partir de:

1. Fotografía de la situación, en especial de los siniestros, dónde, cuándo y por qué se producen: el diagnóstico y la situación basal.
2. Encuestas y entrevistas a todos los colectivos para elaborar una diagnosis completa con todos los puntos de vista.
3. *Benchmarking* para identificar buenas prácticas y errores cometidos.
4. Consulta y participación de los agentes sociales implicados para identificar posibles acciones
5. Elaborar el plan consensuado que contemple acciones de las administraciones, de los usuarios y de los sectores económicos. Categorizar las acciones según el nivel de consenso, de impacto y de viabilidad.

El plan debe ser un proyecto multidisciplinar que determine las responsabilidades que cada quien en el desarrollo de las medidas acordadas. Para que el plan tenga resultados a corto plazo se deben detectar un número limitado de acciones para poner como objetivo y centrar los esfuerzos en ellas. Se sugiere escoger las acciones según el nivel de impacto, viabilidad y consenso de las mismas. A su vez es imprescindible





mostrar un balance razonable entre el costo de las acciones que prevé el plan y los resultados. Por ello es importante monitorear las acciones que finalmente se ejecuten y mostrar con transparencia los resultados, para rendir cuentas a la ciudadanía y conocer los avances.

Se propone incluir en los planes medidas en las siguientes áreas:

- Conducción segura: formación y educación.
- Disminución las prácticas de riesgo: normativas, y de vigilancia y control.
- Minimización los escenarios de riesgo: vehículos e infraestructuras más seguras.
- Trabajo seguro en motocicleta.
- Concientización a la sociedad sobre las motocicletas.
- Atención post siniestro.
- Más y mejor información, investigación.

## Experiencias

En la mesa se presentaron las experiencias de diversos países en la planificación para la seguridad vial de los motociclistas.

El Banco de Desarrollo Asiático, en términos de seguridad vial, desarrolla el proyecto *Training the Trainer*, que está dirigido a la capacitación de los técnicos especialistas que sean multiplicadores de capacitación para lo cual precisan voluntad de trabajar en seguridad vial. A partir de la participación de expertos internacionales, trata de entrenar a los diferentes actores y agentes nacionales para que puedan dar profundidad a las acciones en la sociedad. La finalidad es la socialización de la seguridad vial en los proyectos y en las personas que los implementan, a fin de entender el problema para marcar las prioridades.

Australia aprobó la Estrategia de Seguridad Vial Nacional en 2003. La primera estrategia significativa para la seguridad de las motocicletas no se desarrolló hasta 2008 en Camberra, donde se reunieron más de 100 personas para tratar la seguridad de

los motociclistas. Después de un proceso de investigación y *benchmarking*, en 2012 se llevó a aprobación una recomendación de 64 medidas. Se destacan como áreas prioritarias: el análisis de datos, la protección de los conductores, la formación y licencias de conducción, la educación vial, las infraestructuras, y la vigilancia y el control policial. Siguieron la recomendación de la OCDE de introducir las motocicletas en los planes de seguridad vial desde el diseño del mismo y no adherirlas luego. Siempre que se realiza una acción, como incorporar una nueva señal en la vía por ejemplo, puede generar un nuevo peligro para los motociclistas. En Australia los planes de seguridad vial están diseñados con el sistema seguro (*Safe System*) incluidas las motos de manera explícita, con infraestructuras perdonadoras y bien mantenidas para intentar que los errores que pueden cometer los conductores en las vías no les representen la muerte o lesiones graves.

En Costa Rica se ha trabajado mucho en el tema legislativo y de educación, con mucha participación de las asociaciones de motociclistas. El factor que consideran más importante es el de las infraestructuras y el mantenimiento de las vías, dado que estas están diseñadas para vehículos de cuatro ruedas sin tener en cuenta a las motos. En Costa Rica a partir de este año se legisló la prohibición de llevar menores de cinco años en motocicleta.

La Carta de Seguridad para Desplazamientos en Moto de París es una buena práctica para incluir en el plan de motos. Describe los derechos y obligaciones de los motociclistas en la ciudad.

Mutua Motera, asociación de motociclistas de España, corroboró la importancia de la participación de las asociaciones de motociclistas y los demás colectivos en la elaboración del plan. El debate entre los usuarios, la administración y otros agentes, que en un principio puede presentarse en conflicto, es imprescindible para la comprensión del problema y la búsqueda de soluciones. El caso de España es un ejemplo en este sentido.

Finalmente, como resultado de esta mesa temática, se hicieron unas propuestas generales:

- Promover encuentros para intercambiar experiencias, en especial de ciudades.



- Usar las redes sociales como punto de encuentro con los motociclistas y entre ellos.
- Tomar medidas para calmar el tránsito con la introducción de zonas con límite de velocidad de 30 km/h.
- Promover intercambios entre motociclistas para compartir experiencias, técnicas de conducción segura y consejos en general.
- Implicar a los vendedores en la formulación e implementación de los planes de seguridad.
- Prohibir la publicidad que contenga prácticas de riesgo.
- Tener paciencia y perseverancia.

## Educación y concientización de los usuarios, la vigilancia y control del cumplimiento de las normas

Capacitación del motociclista novato y actual, requisitos para licencia de conducción, involucrar a vendedores y fabricantes en la capacitación, habilitar espacios para práctica, campañas para motociclistas y otros usuarios de la vía, cumplimiento de normas de tránsito, los planes de control.

Los motociclistas latinoamericanos aprenden a conducir una vez se han comprado la moto. La capacitación del motociclista novato es muy deficiente, así como la formación progresiva del que ya es conductor de moto y quiere pasar a vehículos de más potencia.

En toda la región de ALC, el proceso de obtención de la licencia de conducción para motociclistas requiere ser mejorado en cuanto a los requisitos exigidos para obtenerla, el tipo de capacitación que se imparte, el tipo de examen teórico-práctico y requisitos para conductores novatos. Los países integrantes del OISEVI firmaron en el año 2009 en la declaración de Santiago de Chile el compromiso de trabajar para dar cumplimiento a la Carta Iberoamericana de Licencias de Conducir. Esta es una guía que muestra los pasos para ir implementando en los distintos países el sistema de

licencias de conducir; el modelo de licencia, los exámenes, las escuelas de formación y la forma de fiscalización del proceso.

### **Buenas Prácticas**

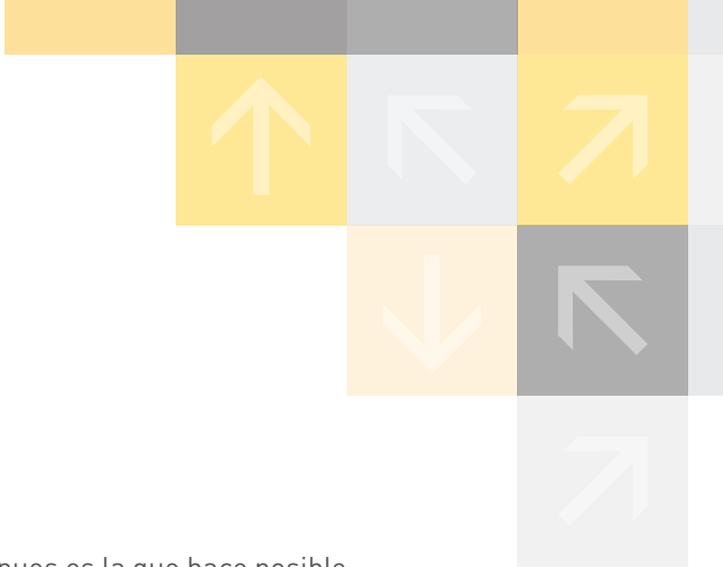
En Australia existen programas especiales para comunidades indígenas alejadas, donde es difícil llegar y controlar. Un equipo de trabajo especializado se traslada a la comunidad e instruye a un miembro como educador de la comunidad que estará autorizado a multiplicar la capacitación. Esto es especialmente importante para conductores novatos de motocicletas en las áreas rurales, que acceden a la motocicleta como primer vehículo propio y sin ningún tipo de educación, ni vial, e incluso en ocasiones ni siquiera educación primaria.

En áreas menos remotas, como el caso del Estado de Nueva South Wales, los jóvenes conductores a partir de 16 años pueden acceder a una licencia de aprendizaje para 6 meses, a partir de un curso de 2 días y un pago de 69 dólares. Se les proporciona todo el material necesario para que puedan aprender a conducir durante los 2 días: motocicleta, casco, ropa protectora. Se les hace un examen teórico-práctico y si lo aprueban obtienen un permiso para conducir por 6 meses con restricciones. Al cabo de este tiempo, y tras superar una prueba con un instructor, se les proporciona una licencia de novel válida por 12 meses aún con restricciones de velocidad, pasajeros, consumo de alcohol y cilindrada. Un año después se les entrega la licencia final sin restricciones.

La Jefatura Municipal de Campinas, en Brasil, está trabajando en un manual para trabajadores en moto, y moto taxistas. Para la municipalidad le es más fácil tener acceso a un colectivo como son los trabajadores en moto que abordar la formación de los conductores en general. La municipalidad programa cursos para que los conductores en proceso de formación tengan contacto con las vías. Igualmente, están en contacto con la empresa Honda para establecer cursos para compradores.

### **Concientización y control**

Los motociclistas no están preparados para la conducción, ni en manejo, ni en conocimiento de las normas. Los motociclistas no comprenden en general la importancia, por ejemplo, del casco. ¿Cómo hacer que los motociclistas cumplan las normas que los protegen? El uso del casco protector es muy distinto según países y según se trate de grandes ciudades o zonas rurales. Por ejemplo en Paraguay su uso es muy escaso, sin embargo en São Paulo, Bogotá o Buenos Aires, la mayoría de los motociclistas lle-



van casco. Aquí radica la importancia de la acción policial, pues es la que hace posible conseguir el cumplimiento de la norma. Es imprescindible trabajar para que en las municipalidades pequeñas haya un mínimo de policías y apoyarlos para que puedan hacer cumplir las normas igual que sucede en las grandes ciudades.

La encuesta del OISEVI pregunta sobre las principales causas de la siniestralidad. La respuesta mayoritaria de los países es la genérica “no respeto a las normas”, que luego se concretan en: “el no uso del casco, el deficiente sistema de otorgamiento de licencias y el alcohol”. Para conseguir incrementar el cumplimiento de normas de tránsito son imprescindibles los planes de control policial y las campañas de comunicación dirigidas a los motociclistas y a los otros usuarios de la vía que fomenten la convivencia. Es este sentido las asociaciones de motociclistas son los mejores voceros para transmitir actitudes. De hecho en las encuesta, los mismos motociclistas piden control.

El Senador Eduardo Petta San Martín, de Paraguay, propuso combatir la mala imagen de las Policías de la región, realizando junto a los operativos de vigilancia y control, operativos de control preventivos, en los que se remplace la multa por acciones formativas. Estas pueden ser un curso o charlas a cambio de la multa por no llevar casco, indicar la necesidad del cambio de foco trasero que no funciona, etc. En definitiva se trata de hacer reflexionar a los conductores y hacer que se sientan protegidos y así ayudar a modificar conductas. En la estrategia hay que perseverar.

Previamente es imprescindible hacer esfuerzos para limpiar la imagen de flexibilidad de la policía ante la corrupción, con planes de formación y especialización a agentes, mejores recursos materiales para el control objetivo, la tramitación de las denuncias y el otorgamiento de un sueldo digno. Para reflexionar en ello se propone la convocatoria de un encuentro de policías de tránsito de Iberoamérica. A la vez se planteó la necesidad de incentivar a la clase política para que haga cumplir las normas sin temor a perder votos y en paralelo comuniquen a los policías el encargo de salvar vidas.

De esta mesa surgieron las siguientes propuestas:

- Promover que los países cumplan con la Carta Iberoamericana de Licencias de Conducción.
- Controlar la calidad técnica de las motocicletas que se están ensamblando y vendiendo en la región.

- Intensificar la regulación y el control de alcohol y conducción de moto, factor importante en los siniestros en muchos países.
- Investigar más sobre el porqué de las conductas riesgosas de los motociclistas.
- En zonas rurales donde los niños usen moto para llegar a la escuela hacer pactos con los colegios para que se cumpla con la reglamentación del transporte de menores en moto.

## Vehículos e infraestructura seguros

Dos aspectos importantes en el enfoque de un sistema vial seguro para las motocicletas: los niveles de seguridad de los vehículos y las infraestructuras seguras. Luces diurnas y retrovisores de serie, frenos ABS, la modificación de motocicletas, el casco, la vestimenta adecuada, carrocerías, ciclomotores, motos eléctricas, carriles exclusivos para motocicletas, zonas de detención adelantada y elementos de infraestructura segura, fueron el foco de esta mesa.

### Vehículos

En el año 2000 se vendieron en el mundo 18,6 millones de motos, 26,7 millones en 2005 y 40,7 millones en 2010. Se prevé que para el 2015 se vendan 75 millones y se pronostican 138 millones de motos para el 2020. La industria de la motocicleta aporta a la sociedad creando un número muy importante de puestos de trabajo y a cambio obtiene unos beneficios muy cuantiosos. Sin embargo, los costos externos de las motocicletas suponen un alto costo al Estado y por ende a la propia sociedad. En Paraguay las exenciones fiscales a la industria de las motos superan por dos o tres veces los costos que genera el centro de emergencias médicas en las que el 80% de los siniestrados son motociclistas. Las exenciones tributarias son importantes para la industria, pero se podrían reducir en un porcentaje para destinarlo a investigación, por ejemplo. El centro de emergencias médicas en Paraguay cuesta alrededor de 180 millones de dólares al año, con lo que se podrían asfaltar de 150 a 180 km de vías.

Asociado al aspecto de fabricación de las motos, se plantearon algunas propuestas: (i) se planteó que los países de Asia desde los años 80 vienen teniendo parques de



motocicletas muy altos y se pueden tomar muchas lecciones aprendidas de lo que ha pasado en esa región. Vale la pena destacar la publicación: “*A review of potential countermeasures for motorcycle and scooter safety across APEC Project: Compendium of best practices on motorcycle and scooter safety*”. Apec Transportation Working Group julio 2010, incluido en el Anexo 2. (ii) Alan Ross propuso que si la industria pagara a los gobiernos dos dólares por cada moto vendida se podrían destinar 150 millones de dólares anuales a la prevención de la siniestralidad de los motociclistas. (iii) Otras fórmulas para que las empresas contribuyan de forma directa en la seguridad vial puede ser a través del control de calidad de sus productos: calidad de las luces, los frenos, etc. También se propuso que los vendedores y fabricantes deben involucrarse en la capacitación de sus nuevos clientes, o que no se debería permitir vender una moto sin casco del mismo modo que no se puedan vender autos sin cinturones de seguridad y que entreguen vales para capacitación a sus compradores. Los vendedores deben advertir sobre los riesgos que implica conducir una moto.

## Legislación

Por su parte, los gobiernos nacionales deberían hacer cumplir las condiciones básicas y obligatorias de seguridad, definidas ya en las normas de los países de la región, para todas las motocicletas que estén a la venta. En el 70% de los países es obligatorio el encendido automático de las luces, pasar las inspecciones técnicas vehiculares ITV en el 70%, es obligatorio el aseguramiento en el 87% y existen normas de homologación de cascos en el 55%. Al mismo tiempo, ya aparecen nuevos elementos que demandan nuevas normas de homologación: retrovisores de serie, frenos ABS, el trucaje de motocicletas, la vestimenta adecuada, las carrocerías de los vehículos para *delivery*, las motos eléctricas, etc., que los gobiernos deberán regular.

La industria brasilera, desde la Comisión de Vehículos, está trabajando en nuevos elementos de seguridad activa y pasiva: están estudiando la opción de desarrollar un *airbag* específico para motocicletas que podría ir integrado en la chaqueta, la implementación del ABS o el CBS en las motocicletas (en Colombia ya existe un *airbag* denominado: Tech4Riders). La reglamentación de una vestimenta adecuada también es un tema importante a tratar, pero en algunas zonas es difícil su uso a causa de la temperatura.

En este sentido, Nana Soetantri presentó una experiencia llevada a cabo en Vietnam, donde se llegó al 90% de utilización del casco en un período relativamente corto gra-

cias a adecuar el diseño, ya que los que había en el mercado eran demasiado grandes y calurosos, junto con campañas de sensibilización y nueva reglamentación. Estos procesos llevan tiempo y requieren no solo legislación adecuada sino también de la voluntad de sociedad civil. Vale la pena mencionar que estos cascos no cumplen con la normativa de la UNECE, WP, pues no pasan la prueba de penetración. Esto debido a la aireación introducida al casco para hacerlo menos caliente. Se plantea revisar las normas para hacerlas adecuadas a cada sitio; la WP 089 está diseñada para las características de las motos y motociclistas europeos que no son iguales a los de países en América Latina.

### **Responsabilidad Social Empresarial**

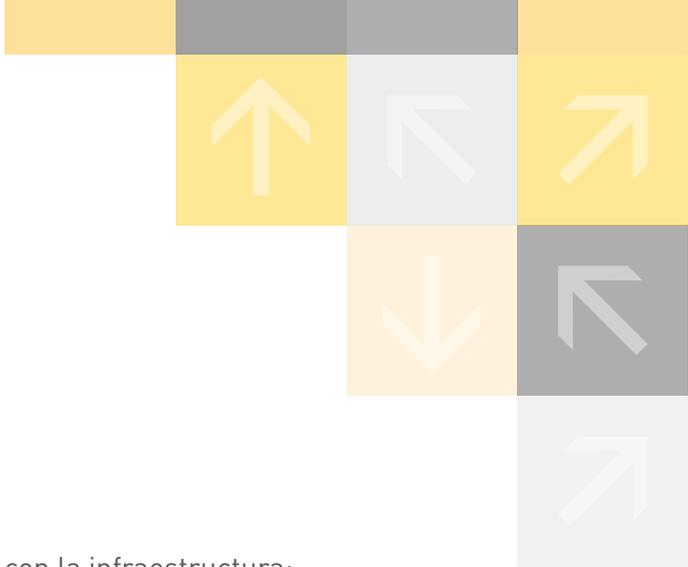
Una muestra de responsabilidad social la presentó Abraciclo, asociación brasilera de fabricantes de motos que agrupa a 11 asociados entre los que están los mayores vendedores de motos del mundo. En Brasil circulan 20 millones de motos y casi 22 millones de conductores. Su aportación social se enmarca en términos de investigación sobre los conductores y las causas de los siniestros con motos y de sensibilización dirigida a los conductores. De las investigaciones concluyen que en los siniestros el causante es el motociclista en un 49% de los casos mientras el 51% corresponde a otros usuarios de la vía. El estado de la vía (baches, aceite regado, entre otros) también contribuye a los siniestros. Han detectado que los motociclistas no saben frenar con el freno delantero.

### **Infraestructura**

El segundo tema de la mesa situó el debate sobre el papel de las infraestructuras en la seguridad de los motociclistas. Todos los vehículos de 2 o 3 ruedas merecen un espacio en nuestra vialidad. Se habló de los carriles exclusivos para motocicletas, el adelantamiento entre carriles, los elementos para una infraestructura segura. Los pasos de peatones y la pintura antideslizante, el mantenimiento de las calzadas: los baches, las arenillas y el aceite que botan los vehículos grandes.

En Australia hacen análisis geo referenciados de siniestros para identificar los puntos críticos, o zonas de concentración de siniestros con motos involucradas, y las intervenciones que han hecho para mejorarlos han tenido muy buenos resultados, con una disminución de siniestros del 20%. Se observa que las zonas de concentración de siniestros de motocicletas y autos no coinciden, por lo tanto requieren medidas y análisis diferentes.





A continuación se detallan algunas prácticas relacionadas con la infraestructura:

- *Lane Splitting* (dividir el carril): está permitido y extendido en California. Hay que considerar la peligrosidad real de esta práctica, ya que se cree que no es tan grande y ayuda enormemente a la descongestión. La moto pasa entre los vehículos a baja velocidad y circula por encima de la línea discontinua. Las dificultades adicionales que genera esta práctica son, por un lado, el desplazamiento al que se someten los dos vehículos, ya que uno se desplaza hacia una posible salida de vía, y el otro hacia una posible invasión del carril contrario. Por otro lado la moto tiene que pasar por la zona ciega de los vehículos a los que adelanta, en especial si se trata de vehículos grandes (camiones y buses). Para facilitar el *Lane Splitting* con seguridad se requiere: carriles anchos (3,65m), demarcaciones con altos niveles de fricción; prohibición del uso de tachas, boyas, bajar velocidad, etc. y limitar el ancho de la demarcación entre líneas. En este sentido en São Paulo el 35% de siniestros fatales se deben a la circulación entre vehículos a causa de los puntos ciegos de los otros vehículos. Para eso se prohibió la circulación de motos en las vías rápidas donde hay vehículos grandes, logrando reducir en 35% los siniestros fatales.
- *Lane Sharing* (compartir el carril): Compartir un carril entre 2 o más motos normalmente. Puede darse uno al lado del otro, alternando o uno levemente detrás del otro. Sea como sea, el objetivo es que los motociclistas se protejan del auto para ganar visibilidad. Hay que hacer investigación para saber que metodología es la más segura. No se aconseja el carril bus/moto.
- *Carriles exclusivos de motos*: fue uno de los temas más debatidos con respecto a las infraestructuras. En Latinoamérica existen en Barranquilla, Cali y São Paulo. Los carriles exclusivos se sugieren donde haya una gran densidad de motos y que sean diseñados con elementos colapsables. Según opina Nana Soetantri, en general no se controla el efecto de las medidas tomadas. Se puede construir un carril exclusivo, pero si la población no lo sabe usar adecuadamente, no lo va a usar. Es necesario comunicar y hacer conocer su existencia los conductores. Para Alan Ross, el carril exclusivo ha funcionado en Malasia, donde disminuyó un 45% los siniestros. De esta experiencia se puede aprender que algunas medidas solo funcionan con unas condiciones específicas. Esta medida funciona cuando el volumen de tránsito es superior a los 15.000 vehículos/día y de estos solo el 20-30% son motocicletas y los carriles deben tener una anchura que permita adelantar, mínimo 1,70 m.

En São Paulo se puso en marcha una prueba piloto de vía exclusiva para motocicletas, en la que no se obtuvieron los resultados esperados: se incrementaron un 30% los atropellos y colisiones con vehículos. Aunque fue muy bien recibido por el 90% de los motociclistas y el 40% de los otros conductores, desde el punto de vista de seguridad no se lograron los objetivos: los peatones pasaban sin mirar y los automóviles invadían el carril, dado que no hay separación física. La mayoría de siniestros fueron por infracciones de los distintos agentes de la vía. Para que tengan éxito estos programas se debe invertir mucho más en fiscalidad y control de infracciones, y colocar cámaras de control estáticas para controlar peatones y conductores. Para las autoridades de São Paulo se necesita diseñar un espacio de circulación para todos. La segregación del transporte personal no es el camino más productivo, la intención es empezar a segregar el transporte colectivo para que se haga con menor riesgo. También están trabajando en reducir las velocidades para disminuir los riesgos. La experiencia de Asia sugiere que cuando no haya la densidad de motos suficiente para desarrollar un carril exclusivo para motos se debe capacitar a los vehículos de cuatro ruedas sobre la importancia de la seguridad de los motociclistas que comparten la vía.

- Espacio exclusivo para motos en los semáforos: en España se ha puesto en marcha. Separa el tránsito de motos y autos a la salida de los semáforos en dos pelotones para evitar el conflicto en los giros y los peatones. Las intersecciones son el punto de más alto riesgo para las motos. También se han instalado en Buenos Aires y São Paulo.
- Las barreras de protección pensando en las motos: existe un debate muy importante sobre el costo beneficio de esta medida y su efectividad ya que el 70% de los siniestrados en moto en carretera pasan por encima de la barrera y esta no les evita ningún daño. Sin embargo hay experiencias en Europa importantes sobre su efectividad. Se sugiere investigar más en detalle este tema.
- Desniveles longitudinales y transversales, lomos de burro, bandas para la reducción de la velocidad: Cualquier desnivel puede ser un riesgo para las motos. Las intersecciones por ser sitios de alto riesgo, se propone que sean bien iluminadas.





## La recolección de datos y la atención post siniestro

Investigación, datos, rescate y rehabilitación de las víctimas, la recolección de información sobre incidentes de tránsito relacionado con motos propuestos para ser tratados en esta mesa.

Los datos salvan vidas. Mejorar los mecanismos de recolección de datos policiales y mejorar los datos provenientes de las instituciones sanitarias de acuerdo a los estándares sanitarios internacionales es uno de los aspectos más importantes en todos los países. En la región ALC se ha avanzado mucho en la recolección de información, pero queda todavía mucho por hacer. La metodología es compleja porque se debe incluir información procedente de distintas fuentes. Los datos primarios de los siniestros de tránsito y sus circunstancias los recopilan las fuerzas de seguridad en el lugar del hecho. Los datos complementarios y cualitativos son del sistema de salud, junto con los de las lesiones. Y por último los datos sobre las causas y culpabilidades proceden del peritaje para informar al sistema judicial y a las compañías de seguros.

Para la elaboración de planes estratégicos de seguridad vial para motociclistas se debe contar con la mayor cantidad de información posible para focalizar las intervenciones donde tendrán más impacto. Liz de Rome propone maneras efectivas a tener en cuenta y algunos puntos base que deben ser cubiertos: cruzar los datos de siniestros y los demográficos de población para identificar los mayores riesgos. Analizar los eventos por subgrupos; por ejemplo, caída de la moto, choque contra otro vehículo, otro vehículo contra motocicleta, etc. Hay que segregar porque lo importante es la circunstancia y la causa de la siniestralidad. Por ejemplo, a partir de un mapeo de siniestros en un tramo específico de vía durante cinco años, se observó cómo las zonas de concentración de siniestros de motocicletas y de vehículos son distintas, por lo tanto requieren intervenciones diferentes. Eso es muy importante para poder planificar acciones más efectivamente. Otros métodos interesantes son las entrevistas a los motociclistas siniestrados para ver, por ejemplo, cómo influyen los elementos de protección en la gravedad de sus lesiones. Con este sistema se pudo saber que de los motociclistas que no usaban chaqueta, resultaron heridos en un 92%, mientras aquellos que iban sin guantes un 67% y sin botas el 55%.

Julia Maria D'Andrea Greve reitera la importancia de los datos para poder tomar decisiones más efectivas. Presenta una investigación recién concluida por la Universidad de São Paulo, con el hospital que atiende el mayor número de casos de siniestros de

moto, con financiación de Abraciclo. El objetivo era evaluar las causas de siniestros de motos con víctimas en la Zona Oeste de São Paulo. El perfil del siniestrado es un hombre de 30 años en promedio, un 20% de los cuales tiene estudios superiores y un 58% con estudios medios, que aporta a la renta familiar de uno a tres salarios mínimos. El 23% de los siniestrados no tenían licencia de conducir, en el 21% de los casos habían consumido algún tipo de alcohol o droga. La mayoría usaba la motocicleta para trabajo o transporte, no ocio. En el análisis que hizo un perito forense sobre la culpabilidad, el 37% era del motociclista, el 18% de la vía, el 8% del estado de los vehículos y en el 37% de los casos la culpabilidad estaba en conductores de los otros vehículos. El análisis lo realizó un equipo de peritos de una aseguradora vehicular a partir del entrenamiento recibido de un perito criminal. Este análisis no tenía ningún valor judicial.

### Ejemplos presentados

Chile presentó el trabajo conjunto que están desarrollando el Gobierno, los fabricantes de motos, las asociaciones de usuarios y la policía en temas de normativa, investigación de siniestros y sus causas, capacitación a conductores. Ha logrado tener una visión compartida sobre cómo abordar la seguridad de los motociclistas. En investigación han realizado análisis espacial de siniestros en Santiago durante varios años identificando los sitios críticos y los índices de severidad. Esto ayuda a definir donde hacer intervenciones con mayor éxito.

La Fundación MAPFRE mencionó la publicación que acaban de terminar sobre las motos en América Latina: *"Informe sobre la seguridad de los motociclistas en Latinoamérica 2013"* que puede ser descargado gratuitamente en: [http://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es\\_es/images/informe-seguridad-motociclistas-latinoamerica\\_tcm164-31469.pdf](http://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/images/informe-seguridad-motociclistas-latinoamerica_tcm164-31469.pdf).

Plantea que el "tsunami de los fallecidos y lesionados en motos" en América Latina ya llegó. Observa que existe bastante legislación en la región para proteger a los motociclistas pero al parecer no se cumple. Hay una enorme dificultad de concretar el número de lesionados reales alrededor del mundo de la motocicleta. El motivo es en parte debido a la poca asistencia sanitaria a los motociclistas, muchos carecen de seguros, por ejemplo, solo el 9,1% de las motos de México están aseguradas. Se estima que más de 22.000 personas fallecen en siniestros donde está involucrada una moto cada año en la región ALC y 250.000 son lesionados. El riesgo de los motociclistas se considera que puede ser mayor a 30 veces el de los ocupantes de un auto.



En Uruguay el 66% de los fallecidos en ciudades iban en moto. El parque de vehículos registra 1,5 millones de motos en un país de 3,3 millones de habitantes. Lo que sigue faltando en Uruguay es la información sobre las causas de los siniestros ya que para determinar la culpabilidad se necesita del poder judicial y eso es una dificultad para una rápida evaluación de los datos.

En Chile se registró en el año 2007 un cambio de tendencia en la estadística de parque de motocicletas con respecto a la siniestralidad, que se explica por la aplicación de la normativa que obligaba el uso de casco y distintos elementos de seguridad.

Desde 2011 en México se está trabajando de una manera muy integral y multisectorial a favor de la seguridad vial, y empiezan a ver resultados. Como dice el Informe Mundial de la Seguridad Vial 2013, México ha aumentado el parque automovilístico de una manera muy importante y afortunadamente los siniestros tienden a la baja, excepto el relacionado con motociclistas. En seis años ha aumentado el parque de motos en 100% y el número de muertos por siniestro de motocicleta en el 80%. México tiene 115 millones de habitantes, 32 estados regulados de manera local y más de 2.500 municipios que regula su seguridad vial. El parque automovilístico del país es de 33 millones de vehículos de los que 1,3 millones son motocicletas.

Hay que buscar evidencias científicas a nivel local para que cada uno de los países de ALC pueda generar lo que realmente necesita para poder diseñar un buen plan integral de seguridad vial para motocicletas. Las acciones deben estar sustentadas en evidencias científicas para hacer eficientes los recursos.

Sin embargo, los países no se pueden quedar esperando las evidencias científicas para actuar, deben tomar medidas para reducir los siniestros y proteger a los motociclistas y demás usuarios de la vía. La evidencia científica se va recogiendo en la medida que se toman medidas y se miden adecuadamente.

## La moto como medio de trabajo

El uso de la moto como herramienta de trabajo está generando muchos fallecidos y lesionados. La legislación de los distintos países de la región no ha acompañado los cambios acaecidos en el parque automotor.

Por ejemplo el mototaxismo ha crecido en muchas zonas urbanas y rurales sin regulación adecuada. No se contempla como riesgo profesional ni se les da la capacitación y elementos de seguridad requeridos. Hay diversos tipos de trabajadores en moto: mensajeros, *delivery* o transporte de mercancías, mototaxis en sus diferentes modalidades: dos, tres y cuatro ruedas, con y sin carrocería, personas que utilizan la moto para desplazarse a prestar sus servicios en diferentes áreas.

Los temas de esta mesa fueron las condiciones de trabajo del motociclista, la legislación laboral para los motociclistas, el control a las empresas, tipo de capacitación en riesgos profesionales relacionados con la conducción, la moto como herramienta de trabajo, la dotación de elementos de protección para los motociclistas, la titularidad de las motocicletas, la responsabilidad de su mantenimiento y la seguridad en el mototaxismo.

### Resultado de la mesa de trabajo

Fundacentro de Brasil presenta el resultado del trabajo que viene desarrollando sobre la seguridad normatizada, es decir la reglamentada, y la seguridad gestionada o adquirida "*gerida*", con relación a trabajadores en moto. Explica que hay que aproximar la seguridad normatizada a las demandas de los motociclistas. Es necesario crear canales formales e informales de diálogo con los motociclistas trabajadores, para conocer sus preocupaciones, conocer sus opiniones acerca de sus aciertos y fallas, para plantear soluciones concertadas que mejoren su seguridad. Ellos son los que conocen cuáles son los problemas a los que se enfrentan: pinturas deslizantes, falta de estacionamiento, etc.

También es importante que aprendan entre sí, es decir, desarrollar capacitaciones impartidas por motociclistas trabajadores que tengan una visión más de la realidad a la que se enfrentan y así den consejos prácticos para desarrollar el trabajo con seguridad y eficiencia.

En el Anexo 2 se puede ver la publicación "*Recomendações técnicas para a prevenção de sinistros no sector de motoflete*", desarrollada por Fundacentro, en la cual se presentan 55 recomendaciones técnicas para la prevención de siniestros para quienes utilizan la moto como medio de trabajo.

### El caso de São Paulo

La motocicleta es para muchos un modo de supervivencia. Así apareció el nicho laboral de los "moto-fletes" o mensajeros. En 1995 se promulgó una Ley para reglamentar este servicio la cual fue actualizada en 2003, sin haber obtenido mucho éxito.



La Superintendencia de Seguridad Vial de São Paulo presenta la experiencia del programa denominado “*Sello de Tránsito Seguro para moto-flete*” cuyo objeto fue incentivar prácticas de seguridad para contener el crecimiento de los siniestros de “moto-fletistas”, así como estimular la regularización de las empresas de *moto-flete*.

En el año 2006, cuando se empezaron a construir las motovías, se diseñó el programa. El sello que las empresas interesadas recibirían con una vigencia de un año las diferenciaría en el mercado como seguras y confiables para sus clientes. Para obtener el sello las empresas interesadas debían cumplir con:

- Tener planes de promoción de salud.
- Capacitación y educación en tránsito.
- Dotar de equipo de protección a los motociclistas.
- Acción social en educación.
- Mantenimiento de las motocicletas.
- Evaluación de siniestros.
- Control de multas e infracciones de los motociclistas.

En el año 2005 obtuvieron el sello 41 empresas, en el 2008 bajaron a 26 y en el 2009 ninguna se presentó. Esto tuvo que ver con los costos de implementar las exigencias del sello lo que implicaba subir tarifas y a que en el 2009 el Gobierno Federal expidió una Ley sobre moto-fletes.

Con esta nueva Ley y el trabajo activo del Sindicato de Mensajeros, Motociclistas, Ciclistas y Mototaxistas de São Paulo la situación empezó a mejorar, aunque aún falta más fiscalización a las empresas. Ahora las empresas son propietarias de las motos y controlan a los conductores, quienes se han profesionalizado. Actualmente se ha conseguido bajar las muertes de moto-fletistas al 11% del total de siniestrados en moto. Los datos de la CET (hospital, clínicas y sindicato) dicen que los profesionales de la moto se accidentan menos que los otros usuarios aunque conducen alrededor de 2.500 km.

El Sindicato de Mensajeros Motociclistas, Ciclistas y Mototaxistas de São Paulo planteó que existen cuatro convenios colectivos de trabajo que cubren a los *deliveries*, moto-fletes y repartidores de periódicos. El mercado se ajustó con la participación del Ministerio de Trabajo mediante el convenio colectivo. El Sindicato controla que el convenio colectivo se cumpla y cuando se detecta que no es así avisan para que la empresa sea multada o hacen huelgas. Tienen un departamento legal que maneja más de 1.000 procesos al año contra empresas.

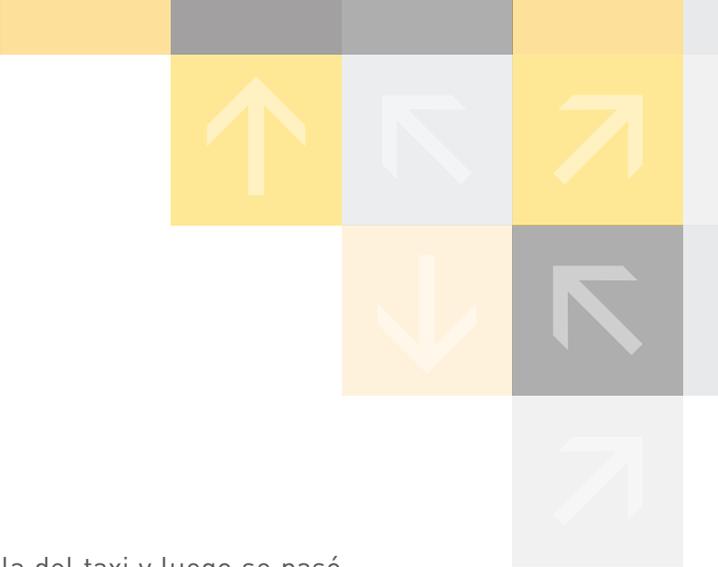
Como resultado de una huelga que lideró el sindicato se logró regular la forma de pago al motociclista que puede ser de dos tipos: por jornada trabajada o por kilómetro recorrido, con un límite máximo de kilómetros por día y una jornada laboral de 44 horas semanales.

Las empresas grandes se han regularizado pero proliferan pequeñas que contratan a moto-fletistas sin cumplir con los convenios colectivos, con bajas tarifas y desaparecen rápidamente.

El Sindicato de Mensajeros, Motociclistas, Ciclistas y Mototaxistas de São Paulo está trabajando para que se reglamente la ley que regula las actividades de moto-flete y mototaxi en el Estado, con el objetivo de lograr reducir el número de muertes en trabajo. La ley pretende extender reglamentación a 39 municipios. Después de 3,5 años de aparición de la ley, solo el 1% de los trabajadores está regulado (son poco más de 10.000), debido a la abundante burocracia y a la resistencia de los trabajadores por desinterés o desinformación. São Paulo se puede comparar con el resto del país. En la reglamentación que se está trabajando todos los trabajadores tendrán que pasar por un curso de 30 horas. El Estado de São Paulo tiene 670 municipios, solo 30 municipios tienen la reglamentación de las dos actividades (moto-fleta y mototaxi), así es muy difícil aplicar la ley. Hay que sensibilizar los órganos competentes para que la ley se aplique a todos los municipios. Junto con DETRAN están desarrollando un foro para concientizar a los responsables de los municipios sobre la realidad de los trabajadores en motocicleta. Recientemente el sindicato está montando su centro propio de enseñanza para tener a más motociclistas dentro de la legalidad, con una inversión de 1.000.000 de reales.

### **Caso de Buenos Aires**

- Fernando Verdaguer presentó un borrador de propuesta para la regulación de la distribución urbana en moto la cual incluye a las bicicletas en Buenos Aires.



El proceso de regulación en la ciudad se inició con la del taxi y luego se pasó a la de mensajería urbana y *delivery* en moto y bicicletas. En Buenos Aires se calcula que hay entre 30.000 y 40.000 personas que se dedican a la distribución en moto. Se describieron los principales problemas: Usuarios vulnerables: alta siniestralidad vial.

- Tareas críticas: nocturnidad, plazos de entrega muy cortos, condiciones ambientales adversas.
- Vulnerabilidad laboral: los trabajadores son informales, motos en malas condiciones, falta de cobertura sanitaria y social, trabajo a destajo y competencia desleal (ocasional no profesionales).

Se proponen las principales medidas y se recomienda incluir mejoras en las condiciones laborales, y a partir de estas, tratar de mejorar las condiciones de seguridad vial. Y una cuestión importante es que las condiciones laborales deben regularse con el Código de Tránsito y Transporte de la ciudad. Recomendaciones planteadas:

1. Se deben definir los roles: dador de trabajo, agencia, prestador de servicio.
2. La propiedad de la moto debe ser o de la agencia, o del trabajador, no de terceros, para que no haya efusión de responsabilidades.
3. Tener cuidado con las falsas cooperativas que abusan de los trabajadores.
4. Es indispensable la documentación de todos los agentes trabajadores para poder garantizar el control del trabajo ilegal.
5. Se debe revisar el nivel de seguridad de los vehículos: antigüedad, requerimientos técnicos, calidad de los componentes, revisiones y mantenimiento, ITV.
6. Proveer elementos de protección en el trabajo: visibilidad, luces encendidas, luces en bicis, ropa y caja reflectivas.
7. Prevención de riesgos de los conductores: capacitación anual, examen psicofísico.

Con esta visión, los resultados esperables son: i) reducir el trabajo en negro o informal, ii) disminuir la siniestralidad vial y iii) profesionalizar a los trabajadores. El gran

problema de esta iniciativa es quién va a poner el dinero necesario. En el caso de la regulación del taxi se creó una tasa de transferencia de licencias.

### Caso España

España lleva algunos años trabajando en el tema de los siniestros de tránsito en el trabajo. La realidad de la moto como medio de trabajo es muy compleja. Como en otros campos es muy importante la participación de los distintos sectores. Puede haber empresas, trabajadores por cuenta ajena, autónomos con medio de transporte propio, y por último, aquellos que están al margen de la legalidad. Por iniciativa de la DGT se iniciaron unos estudios junto con el Ministerio de Trabajo y el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo que documentaron que los 17 millones de trabajadores del país tenían anualmente 500.000 siniestros de trabajo y de estos, el 10% eran debidos a tráfico. A partir de estos datos se intentó proponer medidas que fueran atractivas para los empresarios. Por ejemplo la reducción de tasas a cambio de demostrar que se estaban aplicando medidas de seguridad vial en estas empresas. De esos 58.000 siniestros laborales de tráfico, 6.000 son en moto y de estos 2.000 ocurren durante la jornada laboral. A estos valores hay que añadir aquellos que trabajan de forma irregular. En España existe un convenio colectivo del sector que regula la jornada laboral, descansos, seguros, prestaciones si la persona sufre un incidente, etc., pero falla en los detalles sobre la responsabilidad de la condición del vehículo y el equipamiento.

### Casos de Asia

En Asia uno de los primeros ejemplos del mototaxismo se desarrolló en Bangkok en los años 70, debido a las deficiencias del transporte público de la ciudad. El gobierno intentó regularizarlo instaurando dos licencias distintas, una para conducir motocicleta y la otra para llevar un pasajero. Con el tiempo se convirtió en un problema fraudulento entre policía y organizaciones de carácter criminal. En el 2000 se hizo una Ley que fue bloqueada durante cuatro años por problemas de intereses. A partir del 2005 se empezó a aplicar la ley. Se regularizaron los salarios, horarios, seguros y equipamiento, tarifas, registro anual y se hizo pagar una tasa anual a todos los moto taxistas. Hoy el mototaxismo funciona adecuadamente en Bangkok prestando un servicio público importante en zonas periféricas de la ciudad, operando fuera de calles principales salvo tramos específicos necesarios para cruzar de un sector a otro.

Otra experiencia de Asia presentada es la relacionada con la empresa de mototaxis Gojek. Es una ONG que decidió prestar servicios de transporte público seguros. Es



propietaria de las motos, contrata a los conductores con prestaciones sociales completas, les suministra vestimenta protectora, seguros, GPS, y controla la seguridad del servicio.

La regularización trae una cierta estabilidad, pero hay que hacerlas con cuidado para que no haya terceros que se beneficien fraudulentamente. Por ejemplo en Tailandia se reguló el uso del casco pero solo había una empresa que tenía el monopolio y los precios eran prohibitivos.

### Caso de El Salvador

El Salvador tiene regulado el mototaxismo en el Reglamento general de transporte público. El reglamento comprende: aspectos mecánicos del vehículo, la cantidad de pasajeros que pueden circular, la vida útil de la motos, la licencia profesional de conducción, las condiciones que debe cumplir el conductor y las zonas donde se puede prestar el servicio (que no tengan servicio de transporte público colectivo, por vías terciarias). No está permitido el mototaxismo sobre dos ruedas. El motociclista lleva un proceso de capacitación así como un seguimiento de sus infracciones para hacerlo pasar por un curso de reeducación vial si fuera necesario. El servicio se presta en zonas fronterizas y turísticas básicamente, siendo controlado por parte de las alcaldías.

Más adelante se empezó a utilizar los mototaxis por entidades del Estado, como alcaldías municipales pero como no eran vehículos dedicados al transporte público no estaba regulada su utilización, sino para patrullaje. Mientras duró el tiempo de la regulación, se prohibió el ensamblaje e importación de nuevos mototaxis al país. En cuanto a la seguridad laboral se implementó una ley de atención a víctimas de siniestros de tránsito. Como fuente de financiamiento, la ley determina un aporte especial de las tarjetas de circulación de todos los conductores que se distribuye el 60% para la atención de víctimas y el 35% para fortalecer y apoyar al Ministerio de Salud. El 60% del presupuesto del Ministerio de Salud va destinado a las víctimas de siniestros de tránsito. El modelo de ley de víctimas de siniestros de tránsito y los antecedentes de cómo se regule el mototaxi se puede encontrar en la página web de Viceministerio de Transporte <http://www.vmt.gob.sv/>.

### Caso de Perú

En Perú se estima que hay 653.000 mototaxis aproximadamente y no existe una legislación laboral con relación a beneficios o derechos que pueda tener un mo-

totaxista. En algunas zonas de la selva peruana se han encontrado mototaxis que prestan el servicio sin ningún tipo de protección. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, como ente rector en temas de transporte, a través del Consejo Nacional de Seguridad Vial, está tratando de modificar el método de otorgamiento de licencias específicas ya que ahora son las municipalidades las que otorgan estas licencias sin mucho control. En el próximo Plan Nacional de Seguridad Vial 2014-2022 las motos van a ser uno de los pilares más importantes. Por lo pronto se está promoviendo que las motos se vendan con el casco. Hay un problema social asociados al trabajo en moto debido a las grandes diferencias de desarrollo social que llevan a una alta informalidad laboral. Se requiere una conciencia social más profunda de la sociedad en general.

### Caso de Guatemala

En Guatemala también se está trabajando para reglamentar el motocarro (mototaxi de 3 ruedas), con el apoyo de la administrativa privada. A la vez en varias mesas de trabajo, participa la policía con sindicatos de trabajadores para poder legislar con mayor apoyo de todas las partes.

### Rol de los medios de comunicación en la reducción de siniestros con motovehículos

Es necesario que los políticos y gobernantes den importancia a la seguridad vial frente a los medios de comunicación, pues la seguridad vial es un tema social. Una vez establecido el sistema de monitorización de datos, los medios de comunicación deben ser los transmisores del análisis continuo de estos, para informar de las medidas que se toman y los resultados que se obtienen. Los medios toman la función de corroborar el trabajo hecho y reportar a la sociedad. Así es como se generan cambios de conducta. ¿Existen campañas comunicacionales exitosas? ¿Qué elementos son esenciales a la hora de provocar cambios de conducta desde la comunicación?

En Argentina un grupo de periodistas constituyó APTTA, una asociación de reporteros de tránsito y transporte de la Argentina, sin fines de lucro, con el objetivo de capacitar a los profesionales de la comunicación para traspasar un valor añadido a la información que dan. Si el 85% de los siniestros son por error humano, sí se pueden evitar, no



son un accidente. La función de los periodistas, además de informar del hecho vial, es crear conciencia. La función del periodista es fundamental y debe ser bien utilizada.

El rol del periodismo y de los medios de comunicación está estrechamente ligado con la generación de cultura, y ayudan a modificar el mundo en función de sus valores. Más allá del valor informativo del periodista, debería trasladar el acento sensacionalista del periodismo por un trasfondo de responsabilidad moral implícita, pasar de un beneficio económico por un beneficio ético. Un ejemplo de esto es la campaña desarrollada por la empresa ATT, compañía de celulares de Estados Unidos, sobre los peligros de enviar mensajes de texto mientras se conduce. Se equilibra el compromiso con la necesidad de ganar de las empresas.

Los discursos que realmente hacen cambiar conductas son aquellos que llegan al receptor. No sirve de nada el amarillismo o el morbo. Se trata de transmitir cosas que tengan impacto pero sobretodo que lleguen al corazón de las personas. Sería muy efectivo unificar criterios, y en eso APTTA puede ayudar mucho ya que suma criterios entre periodistas para transmitir el mismo mensaje al unísono.

En España, los medios de comunicación fueron unos agentes imprescindibles en la estrategia de seguridad vial 2005-2008 en la que se estableció el objetivo de reducción del 40% de víctimas mortales. La línea de trabajo prioritaria fue conseguir el cambio de comportamiento de los conductores para conseguir niveles de seguridad similares a los de los países que tenían las mejores tasas de siniestralidad. Así los medios de comunicación colaboraron en la transmisión de conceptos y valores para promover otros hábitos y otras actitudes.

En primer lugar es imprescindible que la población tenga consciencia del riesgo. Los españoles pensaban que anualmente morían menos de 1.000 personas en la carretera, cuando la realidad era que en los últimos 10 años se mantenía estable la cifra de 5.400 muertos. Las primeras medidas de choque fueron: paneles de información en las carreteras informando del número de víctimas mortales esperadas en ese fin de semana, el debate social en los medios, el testimonio de las asociaciones de víctimas.

En segundo lugar el monitoreo, reporte de actividad y de resultados, gestionar la política con transparencia. Los conductores y demás usuarios de la vía, son los que van a tomar las decisiones y para ello precisan información. Una opinión pública informada es más objetiva y más responsable.

Los periodistas son profesionales de la información. Los periodistas informados no solo transmiten información, sino que dan su opinión. ¿Cómo se crea la opinión objetiva?

Se presentó la experiencia del trabajo de la OPS en Brasil con periodistas, la cual se hizo en las oficinas de los principales medios de comunicación con el fin de llegarle a los editores, redactores y la mayor cantidad de periodistas. Se dialogó con ellos buscando que entendieran la problemática de la seguridad vial y se logró un compromiso de informar adecuadamente sobre los hechos de tránsito a la vez que las administraciones se comprometieron a enviar información consolidada que pudieran publicar fácilmente.

## E. Conclusiones del foro y retos de futuro



### Estado de situación del crecimiento de las motocicletas en la región y la siniestralidad asociada

- Las diversas presentaciones y comentarios que hicieron los asistentes al foro ratificaron el crecimiento acelerado del parque automotor de motocicletas en la región, y el alarmante crecimiento de los fallecidos y lesionados en siniestros relacionados con motos. Como se mencionó de manera figurativa, "el tsunami ya pasó" y vienen más olas, de acuerdo con las proyecciones de crecimiento de ventas de motocicletas.

- La problemática de la siniestralidad se concentra en gran parte en las zonas urbanas, pero también se presenta en las zonas rurales donde la motocicleta



presenta muchas ventajas. Por lo tanto se necesitan medidas para lograr la seguridad de los motociclistas en ciudades, en carreteras interurbanas y en zonas rurales apartadas.

- Es urgente que los gobiernos y la sociedad en general tomen medidas de choque, de mediano y largo plazo para lograr la seguridad de los motociclistas. Estas medidas es importante que tengan evidencia científica sobre su efectividad. Sin embargo, dado que en la región no hay mucha investigación al respecto, es necesario a la vez tomar riesgos y ensayar medidas que surjan del análisis particular de la situación en cada país o ciudad e ir monitoreando sus resultados de tal forma que se puedan hacer correctivos y ajustes sobre la marcha, lo cual a su vez genera nueva evidencia para el futuro.
- El reto es lograr la convivencia de los diferentes modos de transportes: vehículos de cuatro ruedas, motocicletas, bicicletas y peatones en un espacio vial reducido.
- El perfil del motociclista que presenta la mayoría de los siniestros son hombres jóvenes, en los primeros dos años de conducción de la motocicleta.

## Experiencias exitosas de reducción de siniestralidad de motos a nivel nacional, regional y de ciudades en América Latina, Caribe y Asia

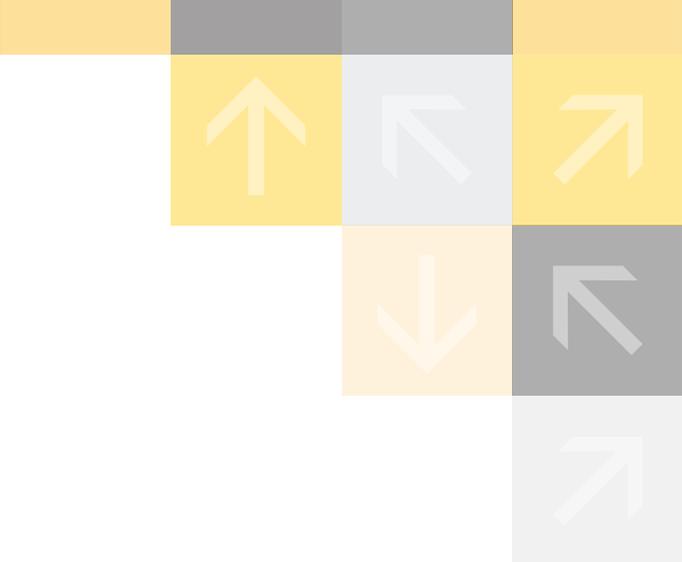
- Hay muchas experiencias exitosas que hay que analizar y adaptar a la situación particular de cada ciudad o país. En el anexo Anexo 2 se presentan:

- *Papers* recibidos en el concurso realizado.
- Documentos mencionados durante el foro.

## Conclusiones de las mesas de trabajo

### Abordaje de Planes de Seguridad Vial para Motociclistas

- Hay que tener responsables por la seguridad vial de los motociclistas en las agencias líderes o en los gobiernos, que preferiblemente sean motociclistas, y que tengan constante interlocución con las asociaciones de motociclistas. Esto facilita entender la problemática en cada sitio y permite poner en marcha programas con los motociclistas.
- Es importante contar con planes específicos de seguridad vial para motociclistas en los que se les involucre activamente a ellos y a todos los actores: vendedores, aseguradoras, otros usuarios de la vía, etc.
- La responsabilidad de la seguridad de los motociclistas es compartida, entre el gobierno y la sociedad civil en general.
- En la formulación de planes no se trata de buscar culpables sino de obtener una visión compartida de la problemática y sus posibles soluciones entre los diversos actores involucrados. Lo más importante del plan es el proceso y la participación de todos los sectores, en especial los motociclistas.
- Los planes deben ser multisectoriales para cubrir todos los aspectos que influyen en la seguridad de los motociclistas.
- Hay que incorporar a la moto en la planeación de la movilidad de manera explícita (urbana y rural) y desde el principio.
- Se requiere mejorar los sistemas de transporte público colectivo para disminuir el crecimiento de las motos.
- Se sugiere priorizar un grupo de acciones de corto, mediano y largo plazo en el plan para focalizar el esfuerzo, de mejor manera.



## Educación, control y concientización

- Es urgente tener una reglamentación especial para conductores novatos de motos que tenga restricciones, para reducir la siniestralidad. Se sugiere restringir en el primer año: los acompañantes, la circulación en avenidas o carreteras de alta velocidad, introducir tolerancia cero en niveles de alcohol en la conducción y solo permitir la conducción de motos de baja cilindrada.
- Se requiere mejorar la capacitación de los motociclistas para lo cual se precisan: instructores debidamente capacitados, habilitación de espacios para capacitación de motociclistas y mejora en los contenidos teórico-prácticos.
- Los requisitos para obtener las licencias de conducción así como los exámenes teórico-prácticos deben actualizarse.
- Es importante la aplicación de la Carta Iberoamericana de licencias de conducir.
- El control y la concientización son fundamentales en la reeducación de los siniestros con motociclistas involucradas.

## Vehículo e infraestructura segura

- Las industrias que fabrican y venden motos deben destinar un porcentaje de sus ingresos para la reducción de la siniestralidad y para pagar gastos derivados de su uso (apoyo a víctimas).
- Los vendedores deben informar a los compradores sobre los riesgos que se presentan al conducir la moto, e incluir vestimenta adecuada y casco en la compra de moto, así como capacitar a los compradores en la conducción.
- Se deben exigir elementos de protección como: casco, botas o zapatos adecuados, chalecos, guantes y *airbags*.

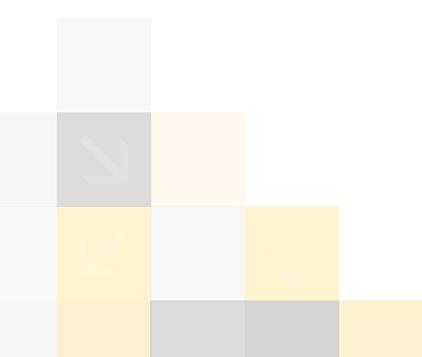
- Es necesario contar con recomendaciones de diseño de vías seguras para los motociclistas tanto a nivel urbano como rural.
- El adecuado mantenimiento de vías es importante para la seguridad de los motociclistas, que especifiquen entre otros: tipo de demarcación que no genere riesgos, tipo de barreras sugeridas, elementos de la infraestructura que pueden generar riesgos para los motociclistas, zonas de detención adelantada.
- Hay aspectos de diseño de infraestructura para motos que requieren mayor investigación como, por ejemplo, los carriles exclusivos.

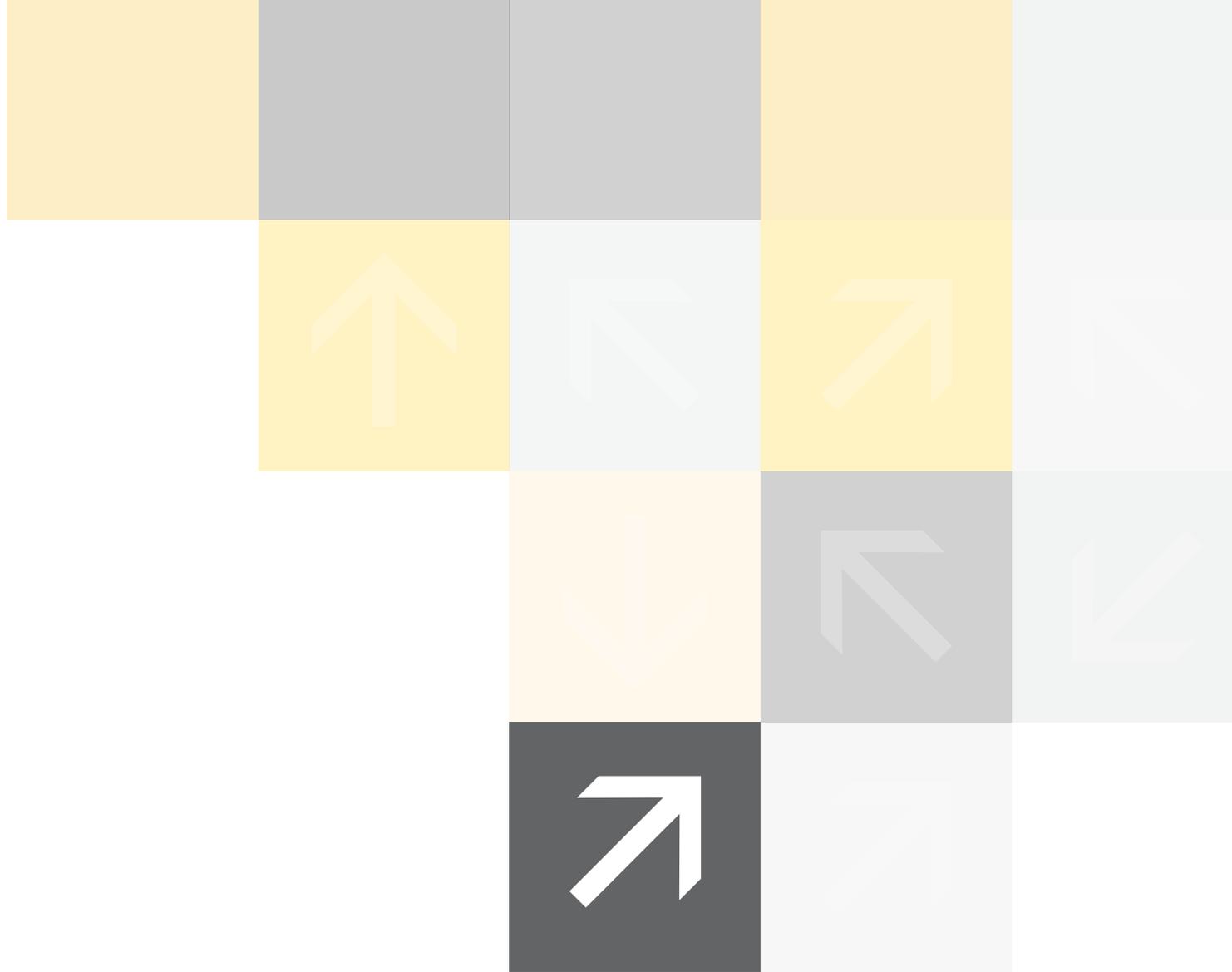
## Recolección de datos y atención post siniestro

- Se requiere un protocolo de atención de la urgencia para motociclistas que puede hacerse a nivel regional.
- Los datos salvan vidas. La recolección, análisis, y divulgación de la información sobre causas de los siniestros y los comportamientos de los motociclistas y demás usuarios de la vía, es fundamental para diseñar medidas eficaces para combatirlos.

## La moto como medio de trabajo

- Se debe reglamentar cada tipo de actividad para lograr la seguridad de los motociclistas: mensajeros, *delivery* o transporte de paquetes, mototaxis urbanos y rurales, trabajadores independientes, policías de tránsito.
- Las empresas que contratan motociclistas, o el servicio de transporte con motos, deben ser responsables de la seguridad de los motociclistas. Deben capacitarlos, dotarlos de elementos de protección adecuados y de seguridad social. Los Ministerios de Trabajo y Transporte deben involucrarse en esta reglamentación.





# Anexo I

Agenda final  
y listado de ponentes



## MOTOS Y SEGURIDAD VIAL

“Por una convivencia mas Segura”

*Sao Paulo, septiembre 11 y 12, 2013*

**FORO MOTOS Y SEGURIDAD VIAL**

---



ORGANIZA



ORGANIZA



APOYA

## Día 11 de septiembre:

### Registro e Inauguración

---

7:30 – 8:30 Registro

8:30 – 9:00 **INAUGURACION**

#### **Autoridad brasileña de seguridad vial:**

**Jarbas Barbosa** – Secretario de Vigilancia en Salud del Ministerio de Salud

**Antonio Claudio Portella Serra e Silva** – Director do DENATRAN - Departamento Nacional de Tránsito y Presidente de CONTRAN - Consejo Nacional de Tránsito

**Hugo Leal** - Deputado Federal –Argentina- Presidente del Frente Parlamentario en Defensa del Tránsito Seguro y titular de la Comisión de tráfico y Transportes de la Cámara de Diputados

#### **Autoridad de Seguridad vial de Sao Paulo:**

**Jilmar Tatto** – Secretario Municipal de Transportes de la Ciudad de São Paulo

**Daniel Annenberg** – Director-Presidente del Departamento Estadual de Tránsito- Sao Pablo

**Lic. Felipe Rodriguez Laguens** - Presidente del Comité Directivo OISEVI

**Sra. Moira Paz Estenssoro** - Directora Representante CAF-Brasil

**Antonio Juan Sosa** - Vicepresidente de infraestructura CAF.

9:00 – 9:45 **INTRODUCCION**

**Lic. Pablo Rojas** - OISEVI – ANSV y **Eugenia Rodrigues** - OPS/ OMS  
"Situación de la siniestralidad de motociclistas en América Latina"

**Diego Sánchez** Director / Dirección de Análisis y Programación Sectorial CAF "Antecedentes y expectativas del Foro"

1. **Dr. Otaliba Libanio de Morais Neto** - Ministerio de Salud de



Brasil:  
"Análisis de morbilidad y la mortalidad derivada de accidentes de tránsito que involucran motociclistas, epidemiología de las muertes y los costos hospitalarios del sistema público de salud en Brasil".

---

## Tema 1: PLANES DE SEGURIDAD VIAL PARA MOTOCICLETAS

Como abordar el tema de la seguridad de los motociclistas en un sistema vial diseñado para vehículos de cuatro ruedas, las metodologías para formular planes de seguridad, los actores involucrados, la investigación sobre las causas y consecuencias del crecimiento del parque de motos, los temas sociales asociados a los motociclistas.

Moderador: **Lic. Corina Puppo** – Directora Nacional de Observatorio Vial (Agencia Nacional de Seguridad Vial), Secretaria Técnica OISEVI

9:45 – 10:20

Expositores:

**Pere Navarro Olivella**, Ex Director General de la Dirección General de Tráfico de España.

**Liz de Rome** - Investigadora

**Jorge Rubino** – Representante del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Paper: "Plan Integral de Seguridad para Motociclistas"

10:20 – 11:00

Debate

• *Coffee Break 11:00 a 11:30* •

---

## Tema 2: EDUCACIÓN Y CONCIENCIACIÓN DE LOS USUARIOS, VIGILANCIA Y CONTROL

Capacitación del motociclista novato y actual, requisitos para licencia de conducción, involucrar a vendedores y fabricantes en la capacitación, habilitar espacios para práctica, campañas para motociclistas y otros usuarios de la vía, cumplimiento de normas de tránsito, los planes de control

Moderador: **Jorge Kogan** – Asesor Vicepresidencia de Infraestructura



ORGANIZA



ORGANIZA



APOYA

CAF

11:30 – 12:00

Expositores:

**Shaun Lennard** - Presidente de Consejo Australiano de Motocicletas

**Dr. Eduardo Petta San Marín** – Paraguay -Senador de la República

**Facundo Ramos** – Municipalidad de Formosa, Rep. Argentina.  
Paper: Plan Integral de Motocicletas

**Dr Chamaiparn Santikarn** - Tailandia –  
Paper: " Proyecto de uso de casco para niños en moto"

12:00 – 13:00

Debate

• *Almuerzo 13:00 a 14:30* •

---

### Tema 3: VEHICULOS E INFRAESTRUCTURA SEGUROS

Luces diurnas y retrovisores de serie, frenos ABS, la modificación de motocicletas, el casco, la vestimenta adecuada, carrocerías, ciclomotores, motos eléctricas, alcohol y conducción, carriles exclusivos para motocicletas, elementos de infraestructura segura.

---

Moderador: **Lic. Pedro Centeno** – Dir. de Estudios en Seguridad de Infraestructura vial y del Automotor - ANSV

14:30 - 15:15

Expositores:

**Greg Speier** – Consultor de seguridad vial

**Alan Ross** - Consultor de seguridad vial

**Marcos Zaven Fermanian** - Presidente da ABRACICLO - Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Bicycletas e Similares.

**Aurelio Ramalho** – Brasil - Observatório Nacional de Seguridad Vial.

**Jorge Garicoche** – Paraguay



ORGANIZA



ORGANIZA



APOYA

Paper: "Impacto socioeconómico de la producción de ensamblaje de motocicletas en Paraguay periodo 2002-2009"

15:15 - 16:15 Debate

• Coffee Break 16:15 a 16:45 •

---

## Tema 4: ATENCIÓN POSTSINIESTRO + RECOLECCION DE DATOS

Investigación, datos, rescate y rehabilitación de las víctimas, la recolección de información sobre incidentes de tránsito relacionado con motos.

---

16:45– 17:30 Moderador: **Lic. Pablo Rojas** – Dir. Estadística - ANSV

Expositores:

**Julia María D'Andrea Greve**, IOT - Instituto de Ortopedia e Traumatología da Faculdade de Medicina da USP

**Paulo de Tarso Monteiro Abrahao** – Coordinador General de la Red de Urgencia y Emergencia

**José Eduardo Fogolin Passos** – Coordinador General de Media y Alta Complejidad

**Julio Laría de Vals** – España- Director General del Instituto de Seguridad Vial de FUNDACIÓN MAPFRE

**Dánica Mímica** – Chile – Paper: "Análisis Espacio Temporal de los Accidentes de Motocicleta en el Gran Santiago

**Dra. Mercedes M. de González Cabello** – Paraguay –  
Paper: "Buenas Prácticas en Salud Pública en Paraguay Programa para Educadores de nivel escolar básico y media y promotores sobre seguridad vial y conducción segura en motocicletas"

17:30 – 18:30 Debate



ORGANIZA



ORGANIZA



APOYA

---

## Día 12 de septiembre

8:30 – 9:00      **Ingreso**

---

## Tema 5: LA MOTO COMO MEDIO DE TRABAJO

Las condiciones de trabajo del motociclista, la legislación laboral para los motociclistas, el control a las empresas, tipo de capacitación en riesgos profesionales relacionados con la moto como herramienta de trabajo, la dotación de elementos de seguridad para los motociclistas, el moto-taxismo y la seguridad vial.

Moderador: **Hilda María Gómez** – Consultora de Seguridad Vial - CAF

9:00 -9:30      Expositores:

**Jilmar Tatto** – Secretario Municipal de Transportes de la Ciudad de São Paulo

**Gilberto Almeida dos Santos** – Sindicato de Mensajeros, Motociclistas, ciclistas y Mototaxistas de São Paulo

**Alan Ross** - Consultor de seguridad vial

**Fernando Verdaguer** – Argentina – Paper: "Propuesta para mensajería urbana y delivery"

9:30 - 10:30      Debate

• *coffee break 10:30 – 11:00*

---

## Tema 6: ROL DE LOS MEDIOS DE COMUNICACIÓN EN LA REDUCCION DE SINIESTROS CON MOTOCICLETAS

Incidencia de las motos en la movilidad vial. Análisis de campañas comunicacionales exitosas.



Elementos esenciales a tener en cuenta al momento de la difusión de esta temática.  
Elaboración de políticas de comunicación y recomendaciones.

---

11:00 -11:30 Moderadores:

**Prof. Rubén Saucedo**, Representante Internacional en Seguridad Vial y Formación de UNITAR-CIFAL- Instituto de Naciones Unidas para Formación e Investigación-.

**Lic. Analía Pastran**, ex Jefa de Prensa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial del Ministerio del Interior y Transporte. Directora de Relaciones Institucionales de APTTA.

Expositores:

- **Alexandre Costa** Nascimento, Periodista de Curitiba – Brasil.
- **Hugo S. Palamara**, Presidente de la Asociación de Periodistas de Tránsito y Transporte de la Argentina –APTTA-.
- **Alejandro Ginart**, Jefe de Prensa de la Federación Argentina de los Trabajadores de Prensa –FATPREN-.
- **Ernesto Arriaga**, Jefe de Prensa y Relaciones Públicas de la Dirección Nacional de Vialidad, premiado por su Twitter de servicio.

11:30 - 12:30 Debate

12:30 –13:00 Cierre



ORGANIZA



ORGANIZA



APOYA

## REUNIÓN OISEVI (Exclusiva miembros y representantes OISEVI)

### Inauguración

---

14:00 –14:15 **Inauguración**

OISEVI Presidente del Comité Directivo

### Trabajo de planificación estratégica Motos y Seguridad Vial

Definición de estructura y acciones del Plan Iberoamericano de Seguridad de Motociclistas (PIM)

---

Moderator:

14:15 -14.30 Armado de grupos y explicación de consignas de trabajo

14:30 –16:30 Trabajo en grupos

Elaboración de estructura y actividades principales del PIM.  
Identificación de países o grupo de países con características especiales a tratar.

• *Coffee break* • 16:30 – 17:00

17:00 – 18:00 Definición de acciones específicas a comprometer. Tiempos. Responsables. Mecanismos de monitoreo y evaluación.

Identificación de líneas y planes de acción

18:00 - 18.30 Próximos pasos y Cierre



# Anexo II

Listado  
de documentos

---

Para consultar el anexo visita la página web:  
<http://eventos.caf.com/motos-y-seguridad-vial/documentos>



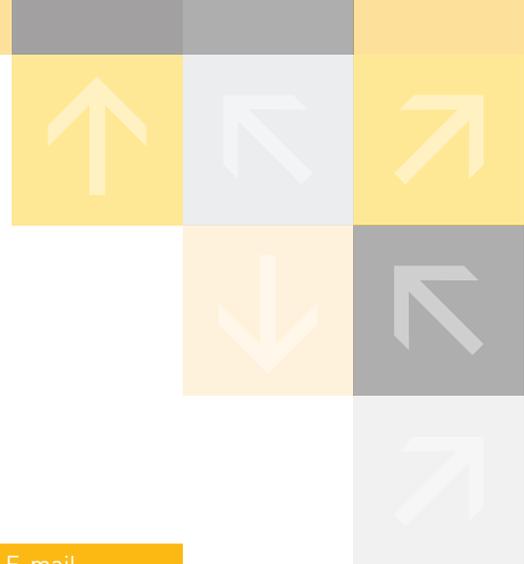
# Anexo III

Listado  
de participantes

El evento fue emitido en directo en video *streaming* por Internet. Al finalizar la jornada, en Google se habían producido más de 470.000 entradas a “jornadas motos São Paulo 2013” provenientes de diferentes fuentes.

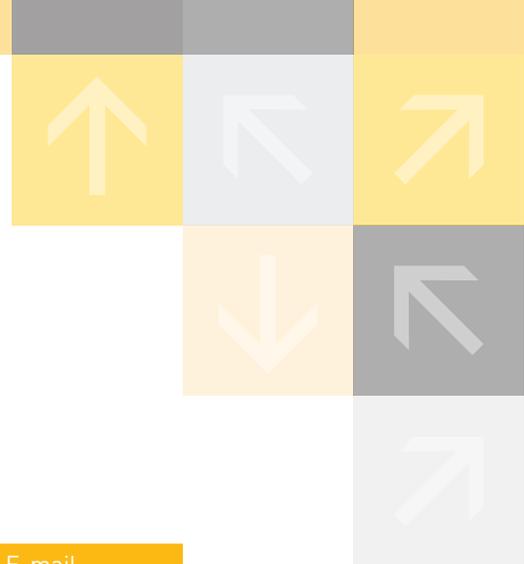
En la página [www.eventos.caf.com/motos-y-seguridad-vial](http://www.eventos.caf.com/motos-y-seguridad-vial), se registraron durante el evento 12.875 visitas únicas. La mayoría de las visitas provienen de [www.oisevi.org](http://www.oisevi.org), [www.caf.com](http://www.caf.com), y de Twitter y Google.

Nombre completo	Empresa	País	E-mail
Adauto Martinez Filho	Tabagon Engenharia Ltda.	Brasil	adautomf@terra.com.br
Adriano Freires	Sindimoto SP	Brasil	presidencia@sindimotosp.com.br
Afonso Joao Abranches Cagnino	Yamaha Motor da Amazônia Ltda - Filial	Brasil	afonso.cagnino@yamaha-motor.com.br
Ailton Brasiliense	ANTP	Brasil	ailton@antp.org.br
Ailton Franco de Godoy	CET -Companhia de Engenharia de Tráfego	Brasil	dco3@cetsp.com.br
Alan Ross	Road Safety	Reino Unido	
Alfredo Mateo Zavala	Municipalidad de Sargento Lopez	Paraguay	jaimel@altascumbres.net
Ana Emilia Fiorezi Barbosa	Emdec S/A	Brasil	an.emili@gmail.com
Analía Lourdes Pastran	Asociación de Periodistas de Transito y Transporte de la Argentina	Argentina	analiapastran@gmail.com
Analia Veronica Lujan	Ministerio de Salud Publica de Corrientes	Argentina	veranlu@hotmail.com
Andrea Viviana Zambrano Avila	Sistema Estratégico de Transporte Público de la Ciudad de Santa Marta	Colombia	andrea zambrano@gmail.com
Andrés Alcalá	CAF		
Anna Ferrer Gimenez	AFG Consultora	España	anna.ferrer.gimenez@gmail.com
Antoni Riu	Banco Mundial	España	ariu37@gmail.com
Antonio Augusto Brentano	Ministério das Cidades	Brasil	
Antonio Avelino Davalos	Municipalidad de San Estanislao	Paraguay	jaimel@altascumbres.net
Antonio Salguero	Ministerio de transporte	Equador	
Antonio Juan Sosa	CAF	Venezuela	
Carlos Alberto Casares Aranda	APTTA	Argentina	casarescarlos@hotmail.com
Carlos Alberto Chicco	Centro de Formación y Educación Vial	Argentina	primera_clase@hotmail.com



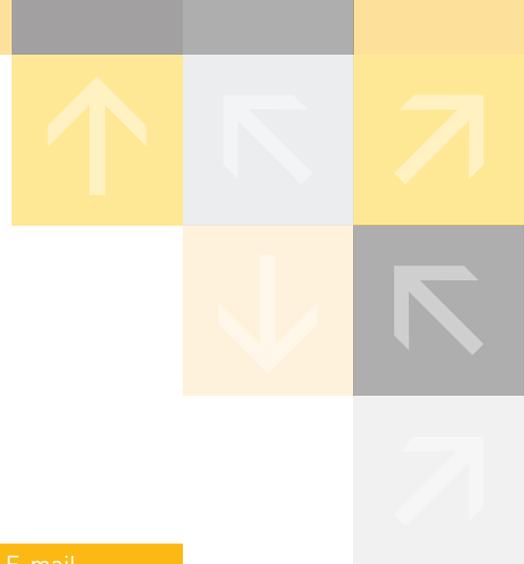
Nombre completo	Empresa	País	E-mail
Carlos Meira Ribeiro	SPTRANS	Brasil	c.meira@sptrans.com.br
Carmen Elizabeth Galdámez Chacón	Viceministerio de Transporte El Salvador	El Salvador	carmen.galdamez@mop.gob.sv
Carmen Girón Tomás	Dirección General de Tráfico. España	España	mcgiron@dgt.es
Celso Pereira	Sindimoto SP	Brasil	presidencia@sindimotosp.com.br
Cesar Enrique	Consejo de seguridad vial	Costa Rica	cquiros@csv.go.cr
Cesar Jesus Curioso Chilet	Consejo Nacional de Seguridad Vial - MTC	Perú	cesarcurioso58@hotmail.com ccurioso@mintc.gob.pe
Cezar Augusto de Souza Oliveira	Carpe Dien Moto Turismo	Brasil	cezinha@carpedien.org.br
Cicero Lima	Infomotor	Brasil	cicero@infomoto.com.br
Clara Andrea Espinoza Figueroa	AMPROCH	Chile	clara.espinoza@amproch.cl
claudia kytra abadia	municipio Santiago de Cali - transito	Colombia	ckytra@hotmail.com
Constanza Mujica de Goyeneche	Asociación de Importadores de Motocicletas Chile	Chile	cmujica@anim.cl
Daniel Acosta Ibarrola	Municipalidad de Sargento Lopez	Paraguay	jaimed@altascumbres.net
Daniela Gurgel Almeida Santos	Observatório Nacional de Segurança Viária	Brasil	daniela.gurgel@onsv.org.br
Daniela Zaritcha	CAF	Venezuela	
Danilo Tiisel	Observatório Nacional de Segurança Viária	Brasil	danilo@socialprofit.com.br
Darwin Figuera	Centro de Investigacion en Educación y Seguridad Vial	Venezuela	darwinfiguera@gmail.com
Dennys Riper Araujo	CEPA	Brasil	driper@cepasafedrive.com
Diana Paola Martínez Torres	Secretaría Distrital de Movilidad	Colombia	ingdianam@yahoo.es
Diogo Alexandre	Sindimoto SP	Brasil	
Diego Sánchez	CAF	Venezuela	
Dulce Lutfalla	Companhia de Engenharia de Tráfego - CET	Brasil	dulcel@cetsp.com.br
Edson Dias Gonçalves	Camara Tematica de Educação de Trânsito - DENATRAN	Brasil	
Edson Nascimento Das Santos	Prefeitura de Hortolandia	Brasil	edisonnascimento@hortolandia.sp.gov.br

Nombre completo	Empresa	País	E-mail
Eduardo Alcantara Vasconcellos	CAF / ANTP	Brasil	eavas@uol.com.br
Eduardo Azanha Rangel	DETRAN-SP	Brasil	eduardorangel@sp.gov.br
Eduardo Biavati Pereira	Em Trânsito Consultoria	Brasil	eduardo.biavati@me.com
Eduardo Peta San Martin	Senado / Paraguai	Paraguai	
Eleodoro Lastra Gomero	Asociación Automotriz del Perú	Perú	eleodoro_lastra@honda.com.pe
Eliane Balcázar	APRHENDE Asociación Civil	Bolivia	elianebalcazar@gmail.com
Erick Enrique De León Lobos	Direc Gral de Protección y Seg Vial PROVIAL	Guatemala	E
Ernesto Federico Caballero Molas	Municipalidad de Villa del Rosario	Paraguay	jaimel@altascumbres.net
Eugenia Maria Silveira Rodrigues	Organização Pan-Americana da Saúde	Estados Unidos	rodriguem@paho.org
Eugenio Hatem Diniz	FUNDACENTRO	Brasil	eugenio.diniz@fundacentro.gov.br
Eunice Soares Franco Luchesi	CET	Brasil	eunices@cetsp.com.br
Fabia Helena	Anfamoto	Brasil	
Fátima Lima	GCBA	Brasil	fmendes@bbmapfre.com.br
Felipe Rodriguez Laguens	OISEV	Argentina	
Fernanda dos Santos Godoy	Honda da Amazônia Ltda.	Brasil	fernanda_godoy@honda.com.br
Fernando Verdaguer	Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires	Argentina	fernando@5verdaguer.com.ar
Flávio Trevellin Forini	Ministério da Saúde	Brasil	flavio.forini@saude.gov.br
Germán Eduardo Valverde González	Consejo de Seguridad Vial	Costa Rica	gvalverde@csvg.go.cr
Gerson Silva	Sindimoto SP	Brasil	presidencia@sindimotosp.com.br
Gerson Silva Cunha	Sindimoto SP	Brasil	presidencia@sindimotosp.com.br
Gilberto Almeida	Sindimoto SP	Brasil	presidencia@sindimotosp.com.br
Giuliano Guillen Llano	Seguridad en las Rutas "S.E.R"	Paraguay	seguridadenlasrutas@gmail.com



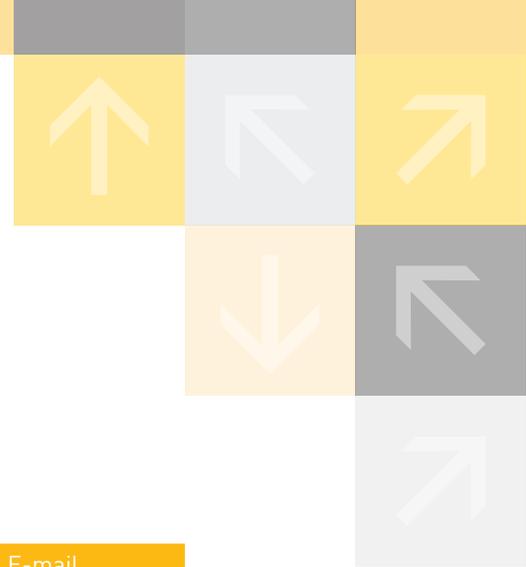
Nombre completo	Empresa	País	E-mail
Greg Spier	ESR	Chile	
Guillermo Fernandez	Ministerio del Interior y Transporte	Argentina	
Gustavo Paul Got	Ministerio de Salud Publica de Corrientes	Argentina	insomniadance@hotmail.com
Gustavo Alonso Cabrera Arana	Universidad de Antioquia	Colombia	seguridadvialmedellin@gmail.com
Harley Bueno	Associação Nacional dos Organismos de Inspeção	Brasil	harley.bueno@gmail.com
Helena Berezovsky	CET-SP	Brasil	
Helena Raymundo	ANTP	Brasil	helenaraymundo@terra.com.br
Heloisa Helena Melo	CET/SP	Brasil	heloisam@cetsp.com.br
Herman Werber	GCBA	Argentina	danielamunno@yahoo.com.ar
Hilda Maria Gomes	CAF	Colombia	hildamariag@gmail.com
Hugo Lizardo Filippi Estrada	Cooperación Internacional Departamento De Transito	Guatemala	hlfilippi@hotmail.com
Hugo Santiago Palamara	Asoc. de Periodistas de Tránsito y Transp APTTA.	Argentina	apta@gmail.com
Ilana Berezovsky Frigieri	CET	Brasil	ilana@cetsp.com.br
Iñigo Esteban Velazquez	Lander	Espanha	iesteban@landersimulation.com
Ivete Pontes Oddone	Companhia de Engenharia de Tráfego	Brasil	ivetep@cetsp.com.br
Jaime Mosso	Altas Cumbres, Consultores	Paraguay	jaime@altascumbres.net
Javier Soto Mellado	Instituto de las Naciones Unidas para la formación e investigación (UNITAR-CIFAL)	Argentina	sotomelladojavier@yahoo.com.ar
Jesús Ramón Ferreira	Municipalidad de San Patricio	Paraguay	jaime@altascumbres.net
Jorge Abel Gonzales		Paraguay	
Jorge Garicoche Centurión	Independiente	Paraguay	jgaricoche@gmail.com
Jorge Idilio Vera Valdovinos	Municipalidad de San Estanislao	Paraguay	jaime@altascumbres.net
Jorge Kogan	CAF	Venezuela	dzarichta@caf.com
Jose Aurelio Ramalho	Observatório Nacional de Segurança Viária	Brasil	jramalho@onsv.org.br
José Eduardo	Abraciclo	Brasil	
José Luiz Terwak	CETH - Centro Educacional de Tránsito Honda	Brasil	jose_terwak@honda.com.br

Nombre completo	Empresa	País	E-mail
Juan Carlos Toribio Ramos	Asociación Mutua Motera	España	seguridadvial@mutuamotera.es
Juan Geronimo Brown Perez	Autoridad Metropolitana de Transporte	República Dominicana	direcciongeneralamet@hotmail.com
Juan Manuel Reyes Martínez	Asociación Mutua Motera	España	juanmanuel.reyes@mutuamotera.es
Juan Pedro Fournier Cáceres	Policía Boliviana	Bolivia	fornix_9696@hotmail.com
Juana Patricia Caycedo Gtierrez	Consultora independiente	Colombia	juanacaycedo32@gmail.com
Julia Maria D´Andrea Greve	IOT/Faculdade de Medicina da USP	Brasil	jgreve@usp.br
Julio Laria del Vas	Fundación MAPFRE	España	pprieto@fundacionmapfre.org
Justiniano Balbuena Cantero	Municipalidad de Sargento Lopez	Paraguay	jaimel@altascumbres.net
Justo Castanheiras			
Justo Pastor Dominguez	Organización Paraguaya de Cooperación Intermunicipal	Paraguay	jaimel@altascumbres.net
Kenett Agar	AVEPAE ONG	Venezuela	info@avepae.org avepaeprevencion@gmail.com
Laura Paola Melchi	GCBA	Argentina	Melau99@hotmail.vom
Laura Yanira Martínez García	Secretaría Distrital de Movilidad	Colombia	laurayaniramg@gmail.com
Liliana Yanneth Bohorquez Avendaño	Secretaria Distrital de Movilidad de Bogota	Colombia	lbohorquez@movilidadbogota.gov.co
Lina Adriana vinelli	GCBA	Argentina	Linavinelli@gmail.com
Liz de Rome	LDR	Australia	
Lorena Claudia Mazzurco	Centro de Formación y Educación Vial	Argentina	primera_clase@hotmail.com
Lucio Nobuyuki Tiba	Yamaha Motor da Amazônia Ltda	Brasil	lucio.tiba@yamaha-motor.com.br
Luís Fernando Nozella	EMDEC S/A	Brasil	luisnozella@demdec.com.br
Luiz Artur Cané	MBM	Brasil	luiz.cane@uol.com.br
Luiz Carlos André	ONG Educar Para O Trânsito Educar Para Vida - ETEV	Brasil	ongetev@ongetev.com.br
Luiz Carlos Nespoli	ANTP	Brasil	branco@antp.org.br



Nombre completo	Empresa	País	E-mail
Luz Mariela Cañon Alfaro	Secretaria Distrital de Movilidad de Bogota	Colombia	lcanon@movilidadbogota.gov.co
Marcello de Santana Torres	Moto Honda da Amazonia Ltda	Brasil	marcello_torres@honda.com.br
Marcelo Lemaitre	APRHENDE Asociación Civil	Bolivia	tecnicarsc@gmail.com
Maria Corina Puppo	OISEVI	Argentina	corinapuppo@gmail.com
Maria Da Penha Pereira Nobre	Instituto de Mobilidade e Educação PLANO - IMEP	Brasil	penha@planotran.com.br
Maria de Fátima Mendes de Lima	FUNDACIÓN MAPFRE	Brasil	fmendes@bbmapfre.com.br
Maria de Fátima Rabêlo e Silva	CFC Padre Cícero	Brasil	ma.rabelo@hotmail.com
María De Romedi	Asociación Argentina de motovehículos	Argentina	mary@dames.com.ar
Maria Gabriela Catellani	Ministerio Salud Chubut-Argentina	Argentina	gabicatellani@yahoo.com.ar
María Jimena Villar	OISEVI	Argentina	mjimnavillar@gmail.com
Maria Jose Esquivel	Seguridad en las Rutas "S.E.R"	Paraguay	majoesquivel79@gmail.com
María Luz Martínez	Defensoría del Pueblo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Programa de Seguridad Vial	Argentina	marialuzmartinez@gmail.com
Marianna Marcela Gusaiken	Ministerio de Trabajo	Peru	mkanashiro@trabajo.gob.pe
Marina Emilce Parir Ni	GCBA	Argentina	Mariniparrini@gmail.com
Marta Obelheiro	EMBARQ Brasil	Brasil	mobelheiro@embarqbrasil.org
Mauricio Haruo Koshiyama	DETRAN-SP	Brasil	mkoshiyama@sp.gov.br
Mauricio Regio	CET - Companhia de Engenharia de Tráfego	Brasil	mauriciore@cetsp.com.br
Maximiliano Hahn Dalla Porta	Observatório Nacional de Segurança Viária	Brasil	max@onsv.org.br
Mercedes Noemi Maldonado Banks de Gonzalez Cabello	Ministerio de Salud Publica y Bienestar Social	Paraguay	dragonzalezcabello@hotmail.com
Miguel Rios Nunez	CTS Embarq Mexico	México	mrrios@embarqmexico.org
Moira Paz Estenssoro	CAF	Brasil	
Nana Soetantri	Banco de Desarrollo Asiático (ADB)	Australia	
Nancy Reis Schneider	Companhia de Engenharia De Trafego-CET	Brasil	nancy@cetsp.com.br
Nelson Maluf El Hage	consultor independiente	Brasil	nelsonel@terra.com.br

Nombre completo	Empresa	País	E-mail
Nery Rodolfo Saravia Argueta	Seccion de Estadistica Departamento de Transito	Guatemala	nerysaravia@gmail.com
Olga Patricia Numpaqué Gutierrez	Secretaria de Movilidad	Colombia	olguis569@hotmail.com
Orlando César Andretta	Prefeitura Hortolandia	Brasil	orlandoandretta@hortolandia.sp.gov.br
Otaliba Libânio de Morais Neto	Ministério da Saúde	Brasil	otaliba.libanio@gmail.com
Pablo Antonio Morales Lázaro	Policía Municipal de Tránsito Guatemala	Guatemala	pabloantonioml@gmail.com
Pablo Eduardo Rojas	OISEVI - ANSV	Argentina	pablorojasdiaz@gmail.com
Pablo Inthamoussu	Unasev	Uruguay	pinthamoussu@presidencia.gub.uy
Paul Concha Revilla	Fundación Transitemos	Perú	pconcha@casahierroabogados.com.pe
Pedro Ignacio Centeno	Agencia Nacional de Seguridad Vial	Argentina	pcenteno@seguridadvial.gov.ar
Pedro Pimenta	Sindimoto SP	Brasil	
Pedro Scarpinelli	OISEVI	Argentina	pedroscarpinelli@hotmail.com
Pere Navarro Olivella	Consultor	Marruecos	pere.navarro1@gmail.com
Ramon Ricardo Esquivel	Seguridad en las Rutas "S.E.R"	Paraguay	seguridadenlasrutas@hotmail.com
Reginaldo Paiva	Instituto Engenharia	Brasil	
Renata Martins Pappalardo	FUNDACIÓN MAPFRE	Brasil	rpappalardo@mapfre.com.br
Renato Vianna Marvulo	HONDA	Brasil	renato_marvulo@honda.com.br
Roberto Alcaraz			
Roberto Gonzalez Kraudy	Policia Nacional	Nicaragua	seguridadtransito@policia.gob.ni
Roberto Teixeira Ribeiro	Prefeitura de Bertioga	Brasil	rtribeiro@uol.com.br
Roberto Victor Pavarino Filho	OPAS/OMS Brasil	Brasil	pavarinor@paho.org
Rodrigo Caudullo	UNASEV	Uruguay	rcaudullo@presidencia.gub.uy
Rodrigo Daniel Caudullo Ronchi	Unidad Nacional de Seguridad Vial - UNASEV	Uruguay	rcaudullo@presidencia.gub.uy
Rodrigo Ferreira	Sindimoto SP	Brasil	presidencia@sindimotosp.com.br



Nombre completo	Empresa	País	E-mail
Rodrigo Rosas Osuna	Secretaria de Salud	Mexico	rodrigorosasmd@hotmail.com
Rofer Roncancio Sanabria	Municipio de Yopal - Casanare	Colombia	rofer13@hotmail.com
Romina Szczyry	Gobierno de la ciudad de Buenos Aires	Argentina	Rominaszcz@yahoo.com.ar
Rosa Gallego	Fundación Gonzalo Rodriguez	Uruguay	rg@gonzalorodriguez.org
Rosa Ramírez Fernández	Dirección General de Tráfico	España	rramirez@dgt.es; analisis.estadistica@dgt.es
Rosana Soares Néspoli	DETRAN-SP	Brasil	rnespoli@sp.gov.br
Ruben Ignacio Saucedo	CIFAL -UNITAR.	Argentina	rubensaucedonqn@gmail.com
Sabrina Vieira Sacco	Vieira Sacco Soc Advogados	Brasil	sabrina.vieira@aaasp.org.br
Sergio Ejzenberg	S. EJZENBERG Engenharia Consultoria Ltda.	Brasil	sergioejzenberg@gmail.com
Sergio Martins de Oliveira	Abraciclo	Brasil	sergio@abraciclo.com.br
Shaun Lennard	Australian Motorcycle	Australia	
Silvana Carolina Gorga De Cavero	Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo	Brasil	silvana@cetsp.com.br
Soraya Azan	CAF	Colombia	
Susana Lapsenson	Defensoria del Pueblo de la Ciudad Autonoma de Buenos Aires	Argentina	susanalapsenson@hotmail.com
Susana Medina Machado	AMUCOR - Cordillera	Paraguay	jaime@altascumbres.net
Susana Nunes Penna	Companhia de Engenharia de Tráfego - CET	Brasil	susana@cetsp.com.br
Sylvia Susana Cossetto	Grupo Prana, Representante Oficial de ATM Cia. de Seguros de Motos	Argentina	sylviacossetto@atmmdq.com.ar
Vera Lucia Aparecida Coelho Duarte	DETRAN-SP	Brasil	veraduarte@sp.gov.br
Veronica Elizabet Guerrero	Ministerio de Salud Publica de Corrientes	Argentina	verito398@hotmail.com
Veronica Raffo	Banco Mundial	Argentina	
Vicente Cappello Bernal	Organización Paraguaya de Cooperación Intermunicipal	Paraguay	jaime@altascumbres.net
Vilma Paola Carluccio	Asociacion civil Transitar Argentina	Argentina	paolacarluccio@yahoo.com.ar
Wilson Yasuda	Abraciclo	Brasil	wilson@abraciclo.com.br
Yazmín Gaitán Rodríguez	Ministerio de Transporte	Colombia	ygaitan@mintransporte.gov.co



Entidades organizadoras



Entidad colaboradora



oportunidades para todos

