



Alianza MotoLatam



MOTOCICLISMO EN LATINOAMÉRICA: MANIFIESTO POR UNA MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE

Apoya:





Índice

1. La motocicleta, aliada clave del desarrollo de América Latina
2. Resumen Ejecutivo
3. Manifiesto del Motociclismo en Latinoamérica: Hacia una Movilidad Segura y Sostenible
4. Decálogo de Recomendaciones para la Seguridad Vial de los Motociclistas en Latinoamérica
5. Sobre la Alianza MotoLatam



LA MOTOCICLETA, ALIADA CLAVE DEL DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA

La motocicleta es mucho más que un medio de transporte en América Latina. Para millones de personas, especialmente en hogares de menores ingresos, representa una oportunidad: la posibilidad de ir y volver del trabajo, acceder a educación, emprender -llevar un sustento consistente al hogar- o simplemente moverse con total libertad en entornos cada vez más asimétricos y complejos que enfrentamos en la mayoría de las ciudades en el continente. Razones como estas son muestra innegable del impacto de este tipo de vehículos en la economía y en la vida diaria; su importancia sigue y seguirá creciendo.

Sin embargo, este crecimiento debe ir de la mano de un firme compromiso con la seguridad vial y con medidas que protejan a los usuarios sin frenar el desarrollo en ascenso del sector. Desde la Alianza Latinoamericana de Asociaciones del Sector de la Motocicleta, Alianza MotoLatam, siendo representantes de la industria e importadores de motocicletas en la región, conocemos de cerca los desafíos y oportunidades que enfrentamos:

CULTURA Y EDUCACIÓN VIAL

REDISEÑO PARA UNA INFRAESTRUCTURA MÁS EFICIENTE

REGULACIONES CONSISTENTES Y ARMONIZADAS

VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

GESTIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS INTEGRALES

Que acojan a la motocicleta más allá de ser un vehículo para personas, sino como un factor para el desarrollo.

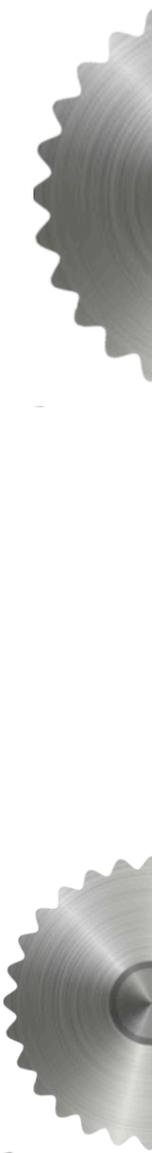


Por ende, este manifiesto busca poner sobre la mesa el estado actual de la motocicleta en América Latina, destacando lo que se ha logrado y lo que aún queda por hacer. Más allá de los datos y análisis, nuestra intención es clara: sumar voluntades. Gobiernos nacionales y locales, ensambladores, importadores, usuarios y la sociedad civil en general tienen un rol clave en la construcción de un ecosistema vial más seguro y eficiente tanto para los usuarios de motocicleta como para los demás actores viales.

¡El momento de actuar es ahora! La motocicleta seguirá impulsando el desarrollo en nuestra región, pero su futuro dependerá de las decisiones que tomemos juntos. Desde la Alianza MotoLatam, estamos comprometidos con consolidarla como un pilar clave de nuestra sociedad, pero este desafío no lo podemos enfrentar solos.

En este informe presentamos el trabajo que hemos venido realizando para abrir la conversación sobre el rol de las motocicletas en Latinoamérica y su futuro, apostando por un desarrollo sostenible y responsable. Los invito, entonces, a sumarse a este proceso y a construir juntos el camino hacia una movilidad más segura, eficiente y accesible para todos.

Iván Darío García Franco
Secretario Técnico – Alianza MotoLatam 2024-2026



RESUMEN EJECUTIVO

El manifiesto del motociclismo en Latinoamérica: hacia una movilidad segura y sostenible de la Alianza MotoLatam constituye un llamado estratégico urgente para transformar el ecosistema motociclístico en Latinoamérica, reconociendo que la motocicleta trasciende su función como medio de transporte para convertirse en herramienta de inclusión económica y movilidad social para millones de hogares de bajos ingresos en la región. Con un precio promedio casi 4 veces inferior a los que se tienen en mercados desarrollados, las motocicletas en Latinoamérica cumplen un rol esencial que demanda regulaciones contextualizadas y no restrictivas que protejan vidas e impulsen su desarrollo sin limitar el acceso a oportunidades económicas a la ciudadanía.

Las oportunidades de mejora a nivel regulatorio identificadas en la región en el sector de la moto suponen un desafío para todo el ecosistema normativo, al evidenciar oportunidades en temas como la ausencia de infraestructura segura, formación y entrenamiento a nuevos conductores, licenciamiento y falta de armonización en esquemas de conformidad en componentes críticos como llantas certificadas o frenos, por ejemplo.

Esta disparidad normativa obstaculiza el acceso a tecnologías de seguridad y genera sobrecostos innecesarios que impactan directamente la accesibilidad económica del sector. Hay un potencial enorme que puede abordarse de manera holística en la región para que la normativa, aplicada de forma integral y conjunta, mejore estas condiciones.



En ese sentido, la propuesta estratégica que plantea este Manifiesto se fundamenta en cuatro pilares de transformación:

I. SEGURIDAD VIAL

II. REGULACIÓN PARA EL MOTOCICLISMO CON ENFOQUE REGIONAL, EQUITATIVO Y REALISTA

III. INCLUSIÓN DEL MOTOCICLISMO PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE

IV. LA MOTO PARA UN FUTURO MÁS LIMPIO

V. SECTOR DE LA MOTO, ALIADO ESTRATÉGICO PARA EL CAMBIO

Estas medidas buscan generar un impacto sistémico que establezca estándares regionales de seguridad sin comprometer la función socioeconómica del motociclismo.

El Manifiesto, además, pretende **posicionar a la Alianza MotoLatam como un actor estratégico dispuesto a liderar el cambio a partir del desarrollo de propuestas y soluciones que apunten en la construcción de políticas públicas comprensivas con el sector**, mediante alianzas multisectoriales que incluyan gobiernos nacionales y locales, industria y sociedad civil.

Para lograr este objetivo se depende de la capacidad de coordinar acciones simultáneas conjuntas, con todos los sectores, tanto públicos como privados, que protejan vidas, mantengan la accesibilidad económica y consoliden la motocicleta como un pilar del desarrollo regional, requiriendo decisiones inmediatas y coordinadas para enfrentar los desafíos estructurales que definen el futuro de la movilidad latinoamericana.



MANIFIESTO DEL MOTOCICLISMO EN LATINOAMÉRICA: HACIA UNA MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE

El motociclismo es una pieza fundamental en la movilidad de Latinoamérica. Para millones de personas, representa una solución accesible y eficiente para desplazarse, trabajar y mejorar su calidad de vida. Sin embargo, este sector enfrenta desafíos importantes en seguridad vial, regulación y sostenibilidad. Es fundamental adoptar medidas que permitan su desarrollo responsable y su integración en el futuro de la movilidad.

A continuación, presentamos los 5 puntos de nuestro Manifiesto que se proponen como prioridades para desarrollar un motociclismo más seguro y sostenible en América latina:

1. Seguridad vial: una prioridad inaplazable

La seguridad vial debe consolidarse como una prioridad estratégica para los países de América Latina. Es fundamental promover procesos de formación integral para motociclistas, desde la capacitación inicial hasta la conducción avanzada, con énfasis en comportamientos seguros, normas de tránsito y cultura vial.

Asimismo, el uso obligatorio de



elementos de protección homologados —como cascos certificados, indumentaria adecuada y calzado cerrado— debe establecerse como un estándar regional. A nivel urbano, las ciudades deben avanzar en el desarrollo de infraestructura segura y adaptada para la circulación de motocicletas, reduciendo riesgos y facilitando una movilidad más ordenada. En secciones posteriores de este documento se presentan recomendaciones específicas en materia de seguridad vial para motociclistas.

2. Regulación para el motociclismo con enfoque regional, equitativo y realista

La normativa del motociclismo en América Latina debe estar alineada con las condiciones económicas, geográficas y sociales propias de la región. En gran parte del territorio latinoamericano la motocicleta representa un medio de transporte y sustento económico para millones de personas, especialmente en hogares de menores ingresos y zonas rurales o de difícil acceso. Esta realidad difiere profundamente del contexto de países de Norteamérica o de



Europa, donde el uso de la moto es mayoritariamente recreativo. Por tanto, resulta inaceptable e injustificable la adopción de medidas restrictivas o prohibicionistas que no respondan al contexto local. Reproducir modelos ajenos, sin considerar las particularidades de América Latina, puede tener graves consecuencias sociales, económicas y de movilidad para millones de ciudadanos.

La regulación del motociclismo debe orientarse a garantizar condiciones de seguridad, calidad y sostenibilidad, sin sacrificar

el acceso legítimo de la población a este modo de transporte. Buenas prácticas como la homologación técnica de motocicletas y componentes conforme a estándares internacionales, así como la implementación de revisiones periódicas del estado mecánico de los vehículos, son medidas que fortalecen la seguridad vial sin excluir ni discriminar. En definitiva, Latinoamérica necesita una política pública de motocicletas propia, inclusiva, basada en evidencia y libre de sesgos prohibicionistas.

3. Inclusión del motociclismo para una movilidad sostenible

Para avanzar hacia una movilidad verdaderamente sostenible, los países y ciudades de América Latina deben integrar de manera decidida el motociclismo en sus planes de desarrollo y transporte. Ignorar su participación ha significado una oportunidad históricamente desaprovechada en la planificación urbana y de movilidad en la región.



Reconocer el papel de la motocicleta como un medio de transporte popular, masivo, eficiente, asequible y de bajo consumo energético permitirá diseñar entornos más seguros y funcionales. La implementación de infraestructura adecuada — como carriles preferenciales, zonas de parqueo seguras y vías adaptadas para motociclistas— no solo mejora las condiciones para quienes usan este medio de transporte, sino que también contribuye al ordenamiento del tránsito, desde un punto de vista urbanístico, y a la reducción de la congestión vial presente en diversas ciudades capitales.

4. La moto para un futuro más limpio

El sector de motocicletas en América Latina impulsa una transición hacia una movilidad más limpia mediante un enfoque de descarbonización tecnológicamente neutral. Esto implica promover diversas soluciones, desde la movilidad eléctrica para recorridos urbanos hasta el uso de motocicletas tradicionales, especialmente en aplicaciones de movilidad laboral, interurbanas, recreativas o deportivas, donde estas últimas continúan siendo una alternativa eficiente y adaptada a las condiciones regionales. Avances globales en estándares de emisiones, biocombustibles sostenibles abren nuevas posibilidades para la modernización del parque vehicular, sin imponer barreras a la innovación.



En este contexto, la adopción de normas internacionales de emisiones, como los estándares Euro en Latinoamérica, puede representar un paso clave hacia la sostenibilidad. Sin embargo, su efectividad depende de contar con mecanismos de control robustos: auditorías técnicas, centros de verificación independientes y laboratorios de homologación nacionales que garanticen el cumplimiento real y equitativo para todos los vehículos, tanto nuevos como en circulación.



5. El sector de la moto, aliado estratégico para el cambio



La transformación de la movilidad requiere del trabajo conjunto entre el sector público, la industria y la sociedad civil. El sector de motocicletas está dispuesto a ser un aliado estratégico en la construcción de políticas que promuevan una movilidad más

segura, accesible y sostenible. Para ello, es clave fomentar alianzas entre gobiernos, fabricantes, gremios y ciudadanos, que permitan desarrollar marcos regulatorios equilibrados, impulsar campañas de sensibilización y generar espacios de diálogo técnico.

Estas acciones contribuirán a fortalecer la gobernanza del sector, mejorar la seguridad vial, promover el uso responsable de la motocicleta y avanzar hacia una movilidad que responda a los desafíos económicos, sociales y ambientales de la región.

Este manifiesto de 5 puntos es, sobre todo, un llamado a la acción. Latinoamérica necesita un motociclismo seguro, responsable y adaptado a las necesidades del futuro. Con el compromiso de todos, podemos construir una movilidad más eficiente, sostenible y alineada con las realidades de la región. Movemos Latinoamérica, movemos el futuro.



DECÁLOGO DE RECOMENDACIONES PARA LA SEGURIDAD VIAL DE LOS MOTOCICLISTAS EN LATINOAMERICA

Alianza MotoLatam

El motociclismo en América Latina es una realidad innegable dentro de la movilidad en cada uno de los países que conforman la región. El uso de las motocicletas no ha dejado de crecer en los últimos años, consolidándose hoy como uno de los modos de transporte preferidos tanto por particulares como por empresas. Son muchos los avances que se han tenido en materia de política pública, pero también muchas las oportunidades de cara al presente y al futuro.

Conscientes de la relevancia que ha adquirido la moto en la movilidad –y con un firme compromiso con la seguridad vial–, como se detalla con el análisis anexo, desde la Alianza MotoLatam hemos elaborado el siguiente decálogo de propuestas, cuyo objetivo es contribuir a mejorar la movilidad en los países latinoamericanos, especialmente, en la seguridad de los conductores de motocicletas y, en general, de todos los usuarios de la vía:

I. ENFOQUE REGULATORIO

II. PLANES ESTRATÉGICOS DE SEGURIDAD VIAL PARA MOTOCICLISTAS

III. RECURSOS DESTINADOS A SEGURIDAD VIAL MOTOCICLISTA

IV. HOMOLOGACIÓN TÉCNICA REGIONAL

V. INFRAESTRUCTURA TÁCTICA Y DE BAJA INVERSIÓN

VI. MEJORAS EN LOS PROCESOS DE FORMACIÓN

VII. ESTUDIOS SOBRE CAUSAS DE INCIDENTES VIALES

VIII. MEJORES CURSOS DE CONDUCCIÓN SEGURA EN MOTO

IX. REGULACIÓN DE CONDUCTORES PROFESIONALES Y TRABAJO PERMITIDO EN MOTOCICLETA

X. PROMOCIÓN DE NORMAS

I PROMOVER UN ENFOQUE REGULATORIO EQUILIBRADO PARA EL USO DE LA MOTOCICLETA

Se recomienda a las autoridades de tránsito y seguridad vial en Latinoamérica evitar la imposición de restricciones de movilidad para motociclistas o a sus acompañantes, dado que diversos estudios técnicos, como el del CESED de la Universidad de los Andes en Colombia[i)], han demostrado que estas restricciones no generan impactos significativos en la reducción de la criminalidad ni contribuyen de manera efectiva a la mejora de la movilidad urbana. Por el contrario, este tipo de medidas tiende a ser ineficaz, estigmatizante y socialmente costoso, afectando a millones de ciudadanos que usan la motocicleta como medio legítimo de transporte y trabajo.

En lugar de restricciones generalizadas, se recomienda avanzar en estrategias sustentadas en evidencia, como el fortalecimiento del control policial focalizado, el uso de tecnologías de identificación vehicular y personal, y la intensificación de operativos de control en vía.

Desde una perspectiva de seguridad vial, enfocar los esfuerzos institucionales en aplicar medidas restrictivas poco efectivas desvía la atención de acciones realmente impactantes, como la formación de conductores, la fiscalización técnica y el desarrollo de infraestructura segura. La regulación debe ser proporcional, eficiente y respetuosa de los derechos ciudadanos, promoviendo la convivencia y la movilidad sostenible sin recurrir a enfoques punitivos sin sustento técnico.



i) Ver: <https://repositorio.uniandes.edu.co/entities/publication/62b7303b-0859-4b79-93d9-f9f9db1a5536>

II IMPLEMENTAR PLANES ESTRATÉGICOS DE SEGURIDAD VIAL ESPECÍFICOS PARA LA PROTECCIÓN DEL MOTOCICLISTA

Se propone avanzar en la expedición e implementación oportuna de Planes Estratégicos de Seguridad Vial para la Protección del Motociclista en cada país de la región, que contemple e incorpore las medidas previstas en los planes y estudios existentes. Este plan, a implementarse de manera particular en cada país, deberá priorizar, de manera inmediata, acciones enfocadas en la protección de la vida y la integridad de los motociclistas, basándose en la teoría del sistema seguro y la integración de todas las partes involucradas en el desenvolvimiento del usuario de motocicleta y su movilidad en las vías (sector privado, gobiernos nacionales, medios de comunicación, industria de motocicletas, academia, ONGs, influencers de la moto, etc.).



III DESTINAR MAYORES RECURSOS CON ENFOQUE EN LA SEGURIDAD VIAL PARA EL MOTOCICLISTA

Se recomienda a cada gobierno el destinar al motociclista una proporción de atención y recursos acorde con su representatividad dentro de las víctimas de siniestros viales. Es necesario incrementar la

inversión en seguridad vial en la región para garantizar la adecuada implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial para la Protección del Motociclista. La reglamentación y fomento del uso de cascos certificados es clave.

IV**HOMOLOGACIÓN
TÉCNICA REGIONAL:
HACIA UNA REGULACIÓN
ARMONIZADA Y EFICIENTE
EN LATINOAMÉRICA**

Latinoamérica enfrenta el reto de armonizar sus requisitos técnicos para motocicletas, superando la fragmentación normativa que hoy genera barreras comerciales, encarece los productos y dificulta la incorporación de tecnologías de seguridad. La adopción de estándares internacionales, como los establecidos en el marco de los Acuerdos de 1958 y 1998 de las Naciones Unidas, o los FMVSS de Estados Unidos, u otros de países

Latinoamérica enfrenta el reto de que han logrado reducir la siniestralidad vial con motocicletas, permitiría avanzar hacia una regulación moderna, basada en evidencia y neutral desde el punto de vista del origen, siempre que se reconozcan normas equivalentes.

Un obstáculo recurrente en la región ha sido la “tropicalización” de normativas: la creación de exigencias técnicas locales que no siempre responden a criterios internacionalmente validados. Lejos de mejorar la seguridad vial, esta práctica introduce distorsiones en el mercado, retrasa la adopción de innovaciones y aumenta innecesariamente los costos para los consumidores.

Avanzar hacia un marco regulatorio armonizado y tecnológicamente neutro permitirá que los motociclistas accedan a tecnologías de seguridad avanzadas —como sistemas de frenos mejorados, iluminación eficiente y llantas de alto desempeño— sin sobrecostos ni retrasos

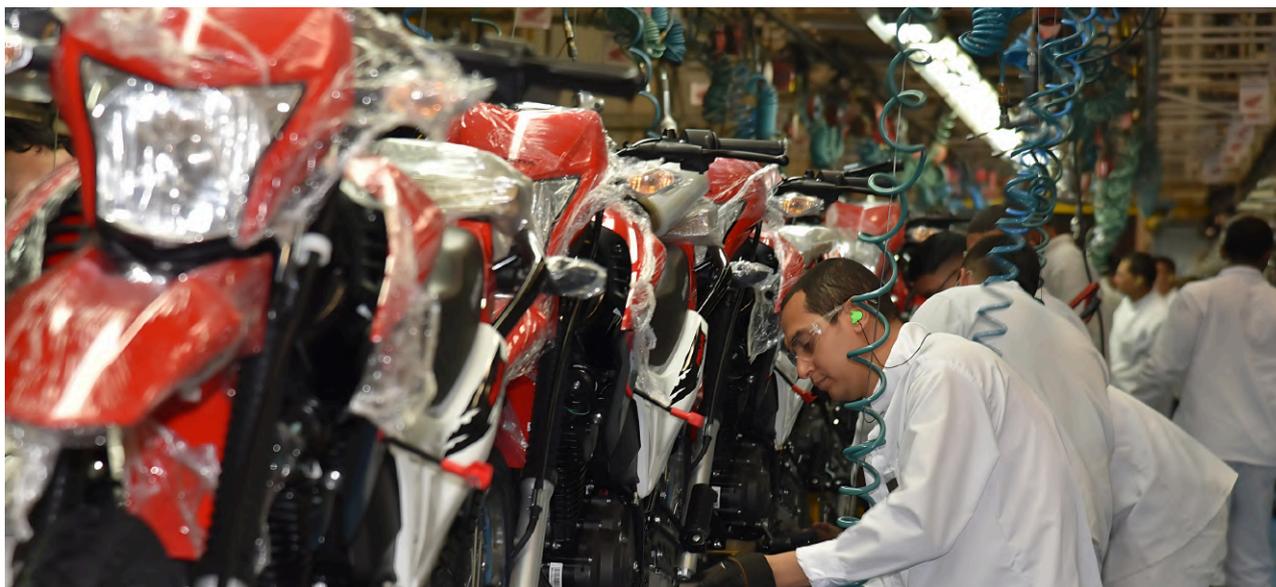


regulatorios.

Además de mejorar la seguridad, esta homologación impulsará la competitividad de la industria regional, facilitando la producción, importación y comercialización de motocicletas bajo un esquema de certificación común. Un sistema de reconocimiento mutuo de homologaciones entre países permitiría reducir la duplicación de pruebas, acelerar procesos regulatorios y optimizar los recursos de fiscalización.

Para lograrlo, es imprescindible establecer un diálogo técnico permanente entre gobiernos, la industria y organismos internacionales, que permita construir una hoja de ruta hacia la adopción progresiva de estándares. Este proceso debe incluir un plan de transición gradual, con cronogramas realistas y fortalecimiento institucional que garantice capacidades adecuadas de implementación y supervisión.

La homologación bajo estándares globales no solo asegura vehículos más seguros y de mejor calidad para los ciudadanos, sino que también remueve obstáculos a la innovación y al desarrollo industrial. Con un enfoque regional coordinado, Latinoamérica puede avanzar hacia una movilidad más segura, eficiente y alineada con las mejores prácticas internacionales.



V IMPLEMENTAR SOLUCIONES DE INFRAESTRUCTURA TÁCTICA Y DE BAJA INVERSIÓN PARA MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL DE LOS MOTOCICLISTAS

Usar estas herramientas implementadas en otras latitudes para mejorar la movilidad y aumentar la seguridad vial entre actores viales como el “*Lane Splitting*” (circulando entre carriles) o “*Lane Sharing*” (compartiendo los carriles), demarcación de zonas 30 (velocidad máxima de 30 kilómetros por hora) en puntos de aquellas ciudades de alta siniestralidad de los y las motociclistas, delimitación de motovías o carriles preferenciales para el uso de los y las motociclistas y rectángulos seguros en los semáforos, donde las motocicletas pueden esperar mientras el semáforo les permite continuar con su recorrido.

Desde la Alianza MotoLatam se propone la inmediata y amplia discusión de estas herramientas. En una primera etapa puede ser como piloto, mientras se van analizando los resultados positivos en la seguridad de los motociclistas y en la reducción de los hechos viales y siniestralidad en las vías de la región. Allí resulta clave una armonización técnica en la región.



VI FORTALECER Y MEJORAR LOS PROCESOS DE FORMACIÓN DEDICADA A LOS MOTOCICLISTAS

Se recomienda realizar una revisión integral para el desarrollo de programas de formación en conducción segura de motocicletas que promuevan la capacitación continua de usuarios y conductores de motocicletas, considerando los siguientes aspectos:



Cocrear una guía de capacitación y formación en técnicas de conducción segura y seguridad vial dirigida a motociclistas en América Latina, con el objetivo de mejorar las habilidades y la pericia de los conductores. Esta guía no tendrá fines legales ni estará vinculada a la obtención de licencias, sino que será un recurso pedagógico para fortalecer la conducción segura.



Incorporar la seguridad vial en el ciclo educativo escolar, desde etapas tempranas (pre-conducción), para fomentar una cultura vial desde la formación básica.



Actualizar y difundir los nuevos contenidos técnicos, temáticos y metodológicos de los cursos de enseñanza de conducción, incorporando módulos específicos para motociclistas. Estos contenidos deberán ser de cumplimiento obligatorio para aquellas instituciones encargadas de la enseñanza de la conducción de motocicletas de cada país. De igual forma, actualizar los contenidos de los cursos dirigidos a motociclistas infractores.



Implementar un plan de formación previa a las pruebas teóricas y prácticas, mediante programas voluntarios y gratuitos enfocados en técnicas de conducción segura de motocicletas, incluyendo una valoración pedagógica previa.



Aumentar la cantidad de campañas de seguridad vial, enfocadas 100% en los usuarios de motocicletas, que logren integrar a todos los grupos de interés (públicos y privados), informando sobre los riesgos específicos que sufren los conductores de motocicletas en las ciudades por las malas acciones de los otros usuarios y de su vulnerabilidad en caso de incidente. Son necesarias campañas únicas, no atomizadas, que fomenten la convivencia entre los usuarios de diferentes modos de transporte y que recuerden la presencia de usuarios vulnerables.



VII CONTRATAR ESTUDIOS EN PROFUNDIDAD SOBRE LAS CAUSAS DE LOS INCIDENTES VIALES DE MOTOCICLISTAS EN LA REGIÓN Y EXIGIR CIFRAS DE RESPONSABLES DE INCIDENTES A AUTORIDADES LOCALES

Se recomienda que los países puedan contar con estudios técnicos de siniestralidad para la región, con el objetivo de conocer en detalle y a profundidad las causas y responsabilidades en los incidentes viales con moto involucrada y, de esta manera, tomar decisiones de política pública con mejor enfoque en la prevención de estos incidentes[ii)]. Asimismo, se sugiere que las autoridades nacionales de transporte y seguridad vial de cada país expidan una norma o circular para la exigencia a las autoridades de tránsito, regionales y locales, de reportar la responsabilidad en los incidentes viales dadas por fallos contravencionales en cada caso.

ii) Un referente de este tipo de estudio es el MAIDS. Ver: <https://www.maids-study.eu/>

VIII IMPLEMENTAR NUEVOS Y MEJORES CURSOS DE CONDUCCIÓN SEGURA EN MOTO

Se recomienda realizar una discusión amplia para que los cursos post-licencia se instituyan en Latinoamérica y se dicten de manera regular, avalados por las autoridades competentes, que expedirían un certificado de calidad que acrediten el rigor de las escuelas y la calidad de los cursos de formación; acompañado de medidas de incentivo de cara al usuario:



Distinción mediante anotación en el registro de conductores de los usuarios que han cursado formación certificada.



Facilidades para la renovación de la licencia de conducción.



Otorgarles a las empresas un certificado de "empresa socialmente responsable con la seguridad vial" a aquellas que faciliten que sus empleados hagan este curso a raíz de su preocupación hacia aquellos colaboradores que trabajan en motocicleta.

IX PROMOVER LA REGULACIÓN DE LOS CONDUCTORES PROFESIONALES DE MOTOCICLETA Y EL TRABAJO PERMITIDO EN MOTOCICLETA

La seguridad vial de la motocicleta debe estar incluida en los planes de prevención de riesgos laborales. Se recomienda a las autoridades de Educación y del Trabajo de cada país la inclusión en los documentos, guías



y normas de Educación para el Trabajo y el Desarrollo Humano, la capacitación para los trabajadores en moto de manera específica, de tal manera que las instituciones o programas de formación para el trabajo incluyan este tipo de ofertas supervisadas por cada una de esas autoridades en cada país.



X PROMOVER NORMAS QUE APORTEN DE MANERA EFICAZ EN LA SEGURIDAD VIAL DEL MOTOCICLISTA.

Se recomienda que las Autoridades de Transporte de cada país, con el acompañamiento de la Alianza MotoLatam (su asociación nacional) y otras partes interesadas, aúnen esfuerzos y compromisos para expedir propuestas normativas como las que siguen:



Reglamentación de sistema de encendido de luces automáticos para las motos. Puede reducir hasta un 30% de los fallecidos en moto, por tema de visibilidad.



Reglamentación de las pruebas teóricas y prácticas para la adquisición de licencias de conducción, con enfoque particular para motociclistas. Se recomienda mayor rigurosidad en los cursos pre-licencia y un programa de capacitaciones post-licencia que brinden incentivos a los motociclistas. Las Academias que realicen estos cursos deberán ser avaladas y certificadas por la autoridad competente de cada país.



Actualización y promulgación de contenidos técnicos, temáticos y metodológicos para los cursos de enseñanza en conducción segura de motocicletas.



Actualización de los contenidos específicos para los cursos de motociclistas infractores impartidos por las instituciones que se encarguen de la atención integral.



Expedición de una norma o circular por parte de la Autoridad de Transporte de cada país, para exigir a las autoridades de tránsito o movilidad (regionales y locales) reportes sobre responsabilidad en incidentes viales.



Gestión ante las autoridades de Educación y de Trabajo de cada país para la inclusión en los documentos, guías y normas de Educación para el Trabajo y el Desarrollo Humano, la capacitación para los trabajadores en moto de manera específica, de tal manera que las instituciones o programas de formación para el trabajo incluyan este tipo de ofertas supervisadas por el Ministerio.





SOBRE LA ALIANZA MOTOLATAM

La Alianza de Asociaciones del Sector de Motocicletas en América Latina –Alianza MotoLatam– reúne a asociaciones y representantes más importantes del sector de los vehículos de 2 y 3 ruedas en la región, **unidos por el propósito de impulsar la movilidad segura, accesible y sostenible a lo largo y ancho del continente.**

Trabajando en conjunto, promueve el intercambio de información, estudios y mejores prácticas para contribuir al desarrollo económico y social, con la motocicleta como núcleo de transformación, así como a la toma de decisiones informadas que beneficien a los usuarios y comunidades en toda América Latina.

La Alianza MotoLatam está conformada, por las siguientes asociaciones o agremiaciones sectoriales de la motocicleta en los siguientes países:

1. Argentina: Cámara de Fabricantes de Motovehículos (CAFAM)

La Cámara de Fabricantes de Motovehículos (CAFAM)¹ fue creada en 2014 como resultado de la unión de todas las terminales de motos existentes en la República Argentina. Desde su fundación, trabaja junto a las empresas que la integran con el fin de proteger y fomentar la industria nacional de la moto, propiciando las mejores condiciones para el desarrollo de las actividades industriales y del



mercado, impulsando la innovación y tecnificación a nivel nacional, y promoviendo el crecimiento del sector con espíritu emprendedor.

El mercado de motos representado por CAFAM es diversificado y conformado por una gran diversidad de marcas, donde conviven empresas tanto de origen nacional como multinacionales. CAFAM está integrada por 14 terminales, que representan más del 80% del mercado en el país, con una oferta variada y más de 40 marcas en el mercado, constituyendo un modelo productivo que integra a la cadena de valor, y en el cual la producción local predomina sobre la importación. La Cámara trabaja para brindar soluciones para el trabajo y la movilidad personal en todo el territorio nacional, contribuyendo con las iniciativas de sustentabilidad.

2. Chile: Asociación Nacional de Importadores de Motocicletas (ANIM)²



La Asociación Nacional de Importadores de Motocicletas (ANIM) reúne a importadores, fabricantes y representantes oficiales de motocicletas en Chile. Fue fundada en mayo de 1997 y actualmente está conformada por 11 socios y 26 marcas, representando cerca del 70% del mercado de motocicletas del país.

La ANIM tiene como misión fomentar el desarrollo del sector, promoviendo un mercado más competitivo, profesional y sostenible. Su labor se enfoca en tres pilares fundamentales:

I PROMOCIÓN Y PERFECCIONAMIENTO DEL SECTOR, IMPULSANDO LA INNOVACIÓN Y EL CRECIMIENTO DE LA INDUSTRIA

II REGULACIÓN Y NORMATIVIDAD, TRABAJANDO EN LA CREACIÓN DE SOLUCIONES LEGISLATIVAS Y REGLAMENTARIAS EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL, IMPACTO AMBIENTAL Y USO EFICIENTE DE LA MOTOCICLETA

¹ Fuente: <https://cafam.org.ar/integrantes/>

² Fuente: <https://www.anim.cl/copia-de-contacto>

3. Colombia: Cámara de la Industria de Motocicletas de la ANDI ³

La Cámara de la Industria de Motocicletas de la ANDI es una entidad gremial que reúne a las principales ensambladoras de motocicletas en Colombia, representando a las marcas más importantes de vehículos de dos y tres ruedas en el país. Fue fundada en julio de 2023 y su objetivo es adelantar actividades y gestiones gremiales que propendan por el desarrollo industrial del sector, la movilidad segura y sostenible y la sostenibilidad ambiental, defendiendo los intereses legítimos de las empresas y prestándoles los servicios especializados que ellos requieran para un mejor desempeño de sus labores.

Asimismo, la Cámara actúa como un puente entre el sector privado y el público, representando los intereses de la industria y promoviendo la articulación entre ambos para generar soluciones que beneficien tanto a las empresas como a los usuarios de motocicletas en el país.

4. Ecuador: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) ⁴

La Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) es una entidad gremial que representa a las principales empresas y organizaciones del sector automotor en el país, contribuyendo con el desarrollo del país a través de la transferencia de nuevas tecnologías y soluciones de movilidad.

Fue fundada en 1946 y se dedica a velar por los intereses de sus asociados, fomentando el respeto a las

³ Fuente: <https://www.andi.com.co/Home/Camara/1047-camara-de-la-industria-de-motocicletas>



normas legales, el diálogo y la innovación constante. La asociación promueve la incorporación de nuevas y mejores tecnologías automotrices, ofreciendo servicios y productos que satisfacen las necesidades de movilidad de la sociedad ecuatoriana. Además, AEADE trabaja en estrecha colaboración con sus afiliados para garantizar la sostenibilidad de las empresas, apoyando sus esfuerzos en pro del desarrollo y mejoramiento del sector automotor.

5. México: Asociación Mexicana de Fabricantes e Importadores de Motocicletas (AMFIM)⁵

La Asociación Mexicana de Fabricantes e Importadores de Motocicletas (AMFIM) es una entidad gremial que agrupa a las principales marcas de motocicletas en México, incluyendo:

ITALIKA	HARLEY DAVIDSON	VENTO	
BMW	YAMAHA	KAWASAKI	HUSQVARNA
SUZUKI	INDIAN MOTORCYCLE	SEA-DOO	
POLARIS	CAN-AM	HONDA	BRP
GASGAS	KTM	BAJAJ MOTODRIVE	

Fue fundada en octubre de 2020 y su objetivo es promover el crecimiento y desarrollo del sector, posicionando a la motocicleta como una alternativa de movilidad eficiente y sostenible en el país.

La AMFIM se dedica a representar los intereses legítimos de fabricantes e importadores de motocicletas en México, buscando mejorar la eficiencia y competitividad del sector. La asociación promueve la cultura vial y se involucra en mejoras del sector.

⁴ Fuente: <https://www.aeade.net/quienes-somos/>

⁵ Fuente: <https://amfim.mx/quienes-somos/>

6. Perú: Asociación Automotriz Del Perú (AAP)⁶

La Asociación Automotriz del Perú (AAP) es el gremio automotor más antiguo de América Latina. Fue fundado en 1926 y trabaja en el desarrollo del transporte terrestre en el país, asegurando el suministro de vehículos que contribuyen al crecimiento económico y social del Perú. La asociación reúne a fabricantes, representantes de marcas, concesionarios, talleres de servicio y empresas del sector automotor, promoviendo una industria moderna, eficiente, segura y respetuosa con el medio ambiente.

La asociación se enfoca en fortalecer el sector automotor impulsando su crecimiento y modernización, así como promover la capacitación y profesionalización de sus actores a través de su Centro de Capacitación, donde brindan formación continua a los colaboradores del sector.

Adicional a esto, son miembros de la Asociación Latinoamericana de Distribuidores Automotores (ALADDA) en la que intercambian experiencias y buenas prácticas con asociaciones internacionales.



7. Uruguay: Cámara de Importadores de Motocicletas de Uruguay (CADIMO)

La Cámara de Importadores de Motocicletas de Uruguay (CADIMO) es una entidad gremial que agrupa a las principales empresas dedicadas a la importación y comercialización de motocicletas en el país. Su objetivo es representar y defender los intereses de sus asociados, promoviendo el desarrollo sostenible del sector y fomentando la movilidad eficiente y segura en Uruguay.

La Cámara trabaja en estrecha colaboración con



organismos públicos y privados, participando activamente en la elaboración de normativas y políticas que impactan en la industria motociclista. También se enfoca en impulsar la profesionalización del sector, ofreciendo programas de capacitación y actualización para sus miembros.

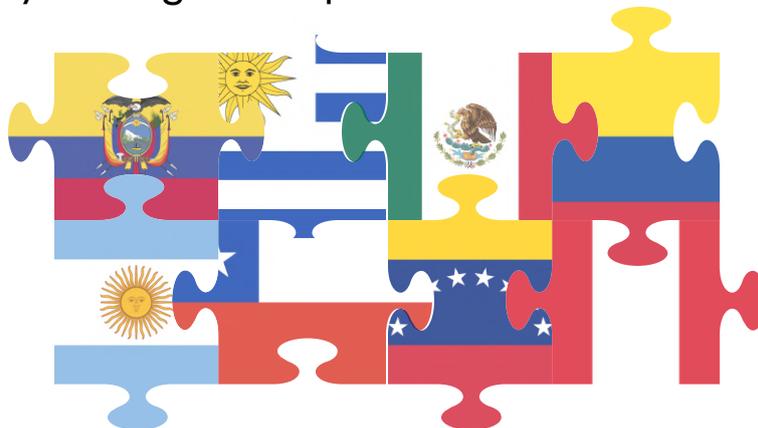


Venezuela: Asociación de Industriales

8. Fabricantes y Ensambladores de Motociclos (AIFEM)⁷

La Asociación de Industriales Fabricantes y Ensambladores de Motociclos (AIFEM) es una organización gremial que agrupa a las principales empresas dedicadas a la fabricación y ensamblaje de motocicletas en Venezuela. Fue fundada en 2009 con el objetivo de desarrollar el sector industrial de ensamblaje de motociclos y de impulsar el desarrollo del sector de motopartes en el país.

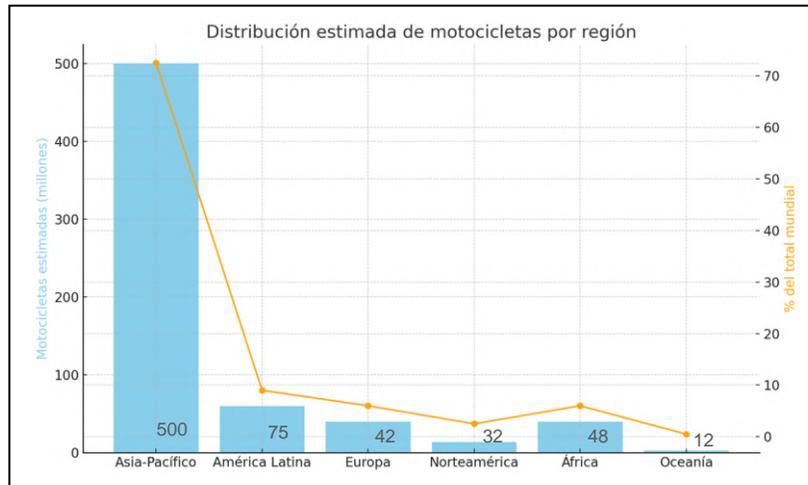
La AIFEM se dedica a promover el desarrollo de la industria motociclista, trabajando en estrecha colaboración con autoridades y privadas para facilitar e incrementar la producción nacional. Asimismo, se encarga de representar los intereses del sector, gestionar el desarrollo de la industria del motociclo, estimular las ventajas competitivas derivadas de su ubicación geográfica y recursos naturales y fomentar en los usuarios de los motociclos el respeto de las normas viales y de seguridad personal al conducir.



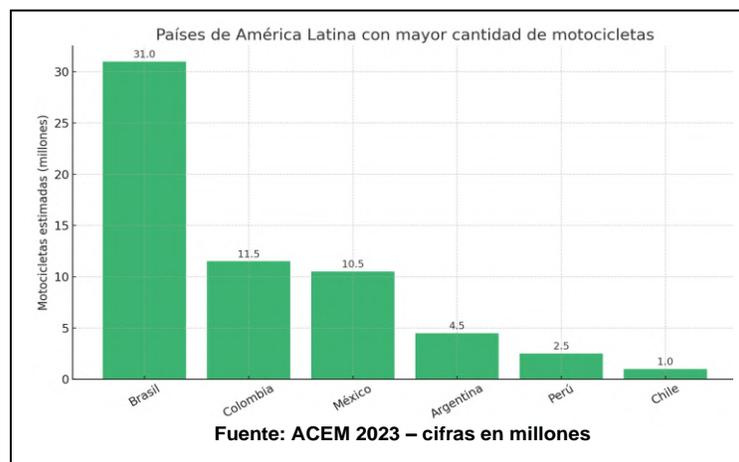
ANEXO - INSTRUMENTOS DE POLÍTICA PÚBLICA

EL PARQUE DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS DE DOS RUEDAS EN LATAM

En muchos países de América Latina el registro y el uso de vehículos motorizados de dos ruedas ha aumentado considerablemente en los últimos años. Se estima que en la región hay registradas más de 50 millones de motocicletas. Brasil y Colombia lideran los países de Latinoamérica con el mayor número de motocicletas registradas, seguido por México y Argentina.



Fuente: ACEM – cifras en millones

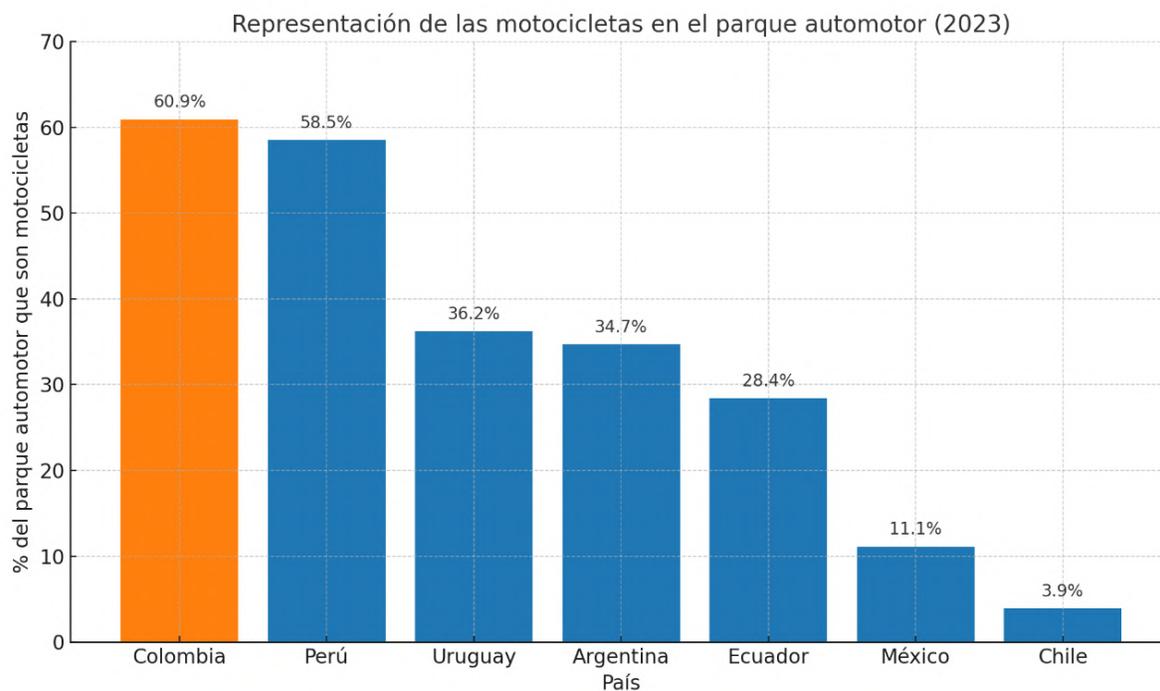


Fuente: ACEM 2023 – cifras en millones

Solo en 2024, el mercado regional de motocicletas reportó un crecimiento de 10,8%, en comparación con 2023. Igualmente, el Gráfico 1 ilustra el número de vehículos motorizados de dos ruedas en los 8 países de la Alianza MotoLatam a 2023 con datos propios y datos del Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial de la Organización Mundial de la Salud.

En cuanto a la representación de las motocicletas en el parque automotor de cada uno de estos países se resalta que, a 2023, en Colombia este tipo de vehículo representaba el 60,9% del total del parque, mientras que en Perú representaba el 58,5%, en Uruguay y Argentina entre el 36,2% y el 34,7%, en Ecuador el 28,4%, en México el 11,1%, mientras que en Chile apenas el

3,9%. Estos números dan cuenta de un paulatino crecimiento de las motocicletas a lo largo de los últimos años, según datos del Informe de Benchmarking de la seguridad vial en América Latina del ITF¹, Foro Internacional del Transporte. En ese mismo sentido, el parque de motocicletas ha experimentado cambios considerables en Argentina y Colombia aumentando alrededor del 10% de su participación. En todo caso, hay escenarios como el chileno en el que el porcentaje se mantiene estable, mientras que, en Uruguay, por ejemplo, la cifra decrece.



Los cambios en la participación de los vehículos de dos y tres ruedas en el parque automotor de América Latina reflejan una clara respuesta de los ciudadanos frente a los profundos desafíos estructurales que enfrenta la región. Factores como la obsolescencia o insuficiencia de la infraestructura vial, la limitada cobertura y calidad de los sistemas de transporte público, el aumento sostenido en el costo de vida y la necesidad de optimizar tiempo y recursos impulsan a millones de personas a optar por soluciones de movilidad más accesibles, eficientes y adaptables a su entorno.

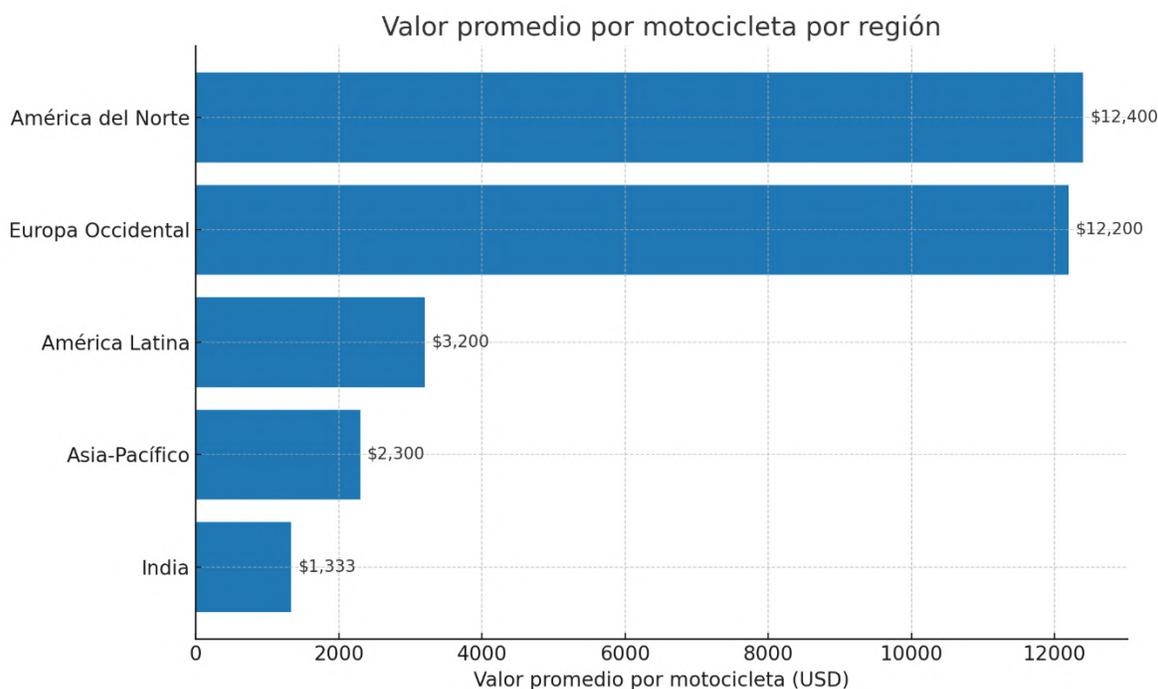
Desde la Alianza MotoLatam, estamos convencidos de que las motocicletas representan un aliado estratégico para el desarrollo económico y social de los países latinoamericanos. En el siguiente apartado presentaremos las principales razones que explican su creciente uso y su papel en la transformación de la movilidad en la región.

1. USO DE LAS MOTOCICLETAS EN LA REGIÓN

En América Latina, la motocicleta trasciende su definición como simple vehículo: es una herramienta de progreso y transformación social. Para millones de personas, representa el acceso efectivo a oportunidades laborales, educativas y de servicios básicos, en contextos donde la movilidad —tanto urbana como rural— continúa siendo uno de los principales desafíos estructurales de la región.

¹ Fuente: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/benchmarking-seguridad-vial-america-latina.pdf>

Para comprender mejor el papel que desempeñan las motocicletas en América Latina, es fundamental considerar no solo su crecimiento en el parque automotor, sino también los factores que determinan su uso masivo. Uno de los más relevantes es la accesibilidad económica ya que, para millones de personas en la región, la motocicleta representa la opción más viable frente a las limitaciones del transporte público y los altos costos de vida. Por ello, resulta clave analizar el valor promedio de las motocicletas en distintas regiones del mundo, lo que permite dimensionar mejor cómo esta variable influye en su adopción y uso como herramienta de movilidad, productividad e inclusión social.

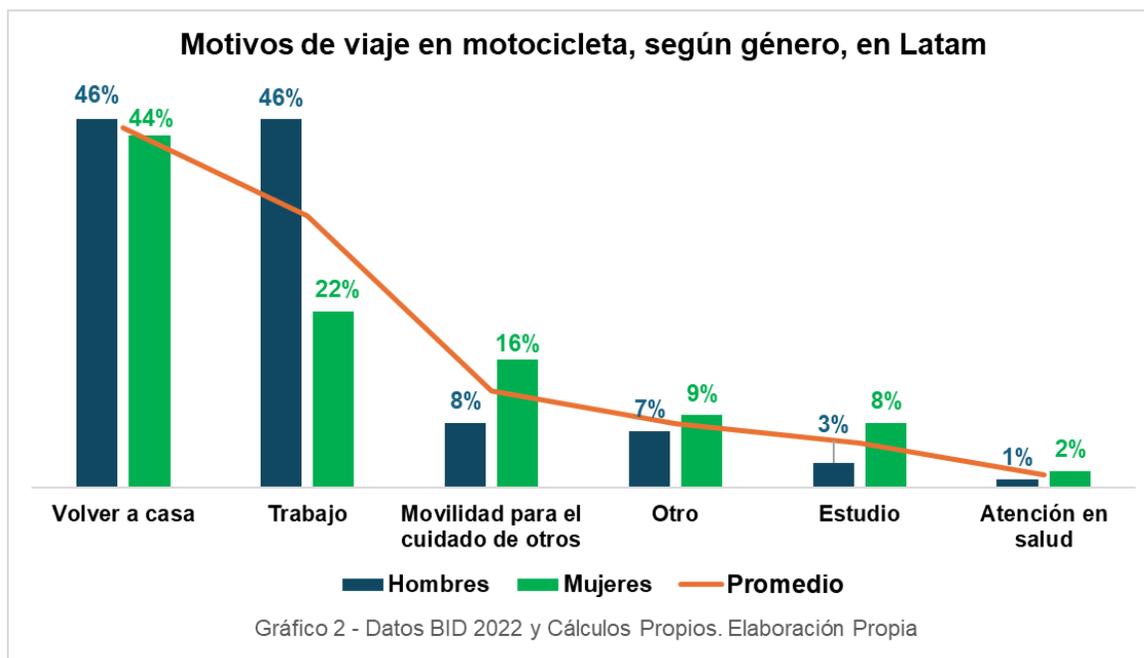


Fuente: Power Systems Research (PSR).

El gráfico anterior muestra, según datos de Power Systems Research (PSR), las marcadas diferencias en el valor promedio de las motocicletas entre regiones del mundo. América del Norte y Europa Occidental presentan los valores más altos, superando los 12.000 dólares por unidad, lo que refleja mercados enfocados en modelos de alta gama, y uso recreativo de la moto. En contraste, América Latina, Asia-Pacífico e India muestran valores significativamente más bajos —3.200, 2.300 y 1.333 dólares respectivamente—, lo que sugiere una preferencia por motocicletas más asequibles, ligadas al acceso básico a la movilidad. Este contraste revela no solo diferencias en poder adquisitivo, sino también en el rol que cumple la motocicleta: mientras en regiones desarrolladas suele ser un bien recreativo o de lujo, en los países emergentes es una herramienta esencial para el trabajo, el transporte cotidiano y la inclusión económica.

Gracias a su versatilidad, eficiencia en el consumo y especialmente a su bajo costo de adquisición y mantenimiento, la motocicleta se ha consolidado como la opción preferida para trabajadores, emprendedores y familias que requieren un medio de transporte ágil y accesible. En las grandes ciudades de la región, donde los sistemas de transporte público no logran atender la demanda y la congestión vial es una constante, la motocicleta emerge como una solución eficaz para optimizar tiempos y recursos. En zonas rurales, donde la infraestructura es limitada y las distancias son mayores, muchas veces representa el único medio de movilidad disponible. El crecimiento sostenido del parque de motocicletas en varios países de la región responde a esta convergencia de necesidades no resueltas por otras formas de transporte.

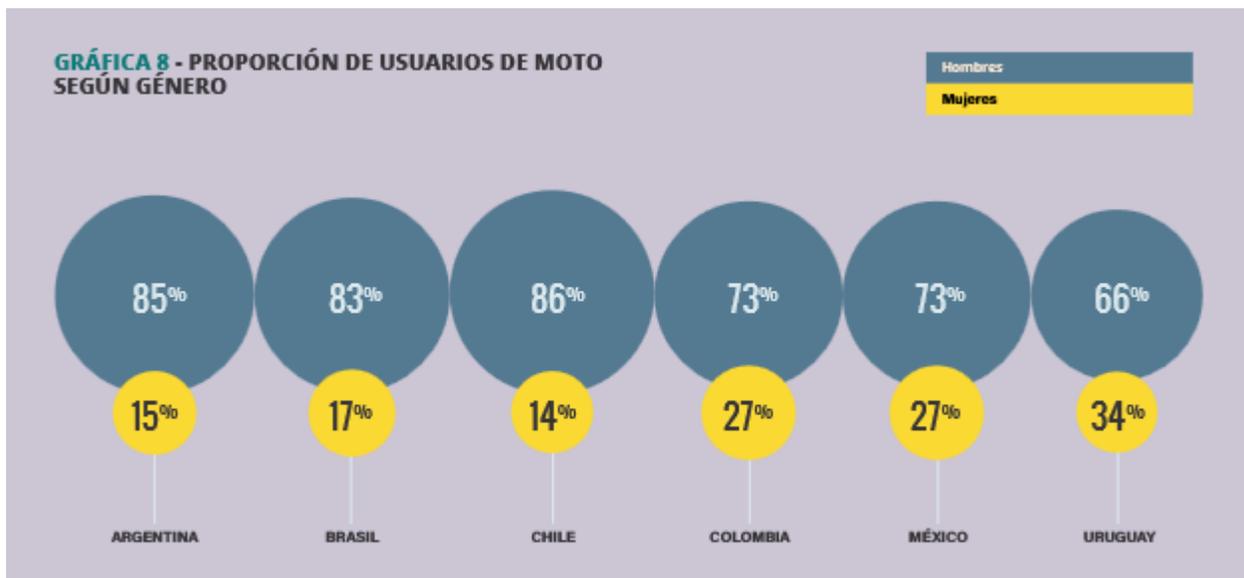
Cabe destacar que los usos de la motocicleta en América Latina son múltiples y están profundamente vinculados con las características sociales, económicas y geográficas de cada territorio. A diferencia de los países con economías avanzadas —donde la motocicleta suele asociarse al ocio o al turismo— en América Latina su adopción responde a factores estructurales, como lo demuestra el estudio La Motocicleta en América Latina del Banco Interamericano de Desarrollo (BID). Este informe confirma que su uso está determinado por una diversidad de motivos que van más allá de la congestión vehicular, y que reflejan la importancia de este medio como facilitador de movilidad, productividad y bienestar.² :



De acuerdo con estas cifras, un alto volumen de usuarios, independientemente del género, da uso a sus vehículos para desplazarse dentro de sus ciudades para ir a centros de estudio, cuidar de familiares, prestar servicios de salud, etc. No obstante, el mayor uso de este tipo de vehículos se encuentra delimitado para el trabajo. Este fenómeno puede responder a la creciente proliferación de aplicativos móviles que fácilmente conectan la demanda de servicios de mensajería, transporte o *delivery* a bordo de motocicletas y que los ciudadanos prefieren debido a las bajas tarifas y el menor tiempo de desplazamiento en relación con otros modos de transporte.

Uno de los aspectos más relevantes es la distribución del uso de la motocicleta según el género. Como lo muestra la Gráfica 8, en todos los países analizados persiste una marcada predominancia de hombres entre los usuarios de este tipo de vehículo. En países como Chile, Argentina y Brasil, más del 80% de los motociclistas son hombres, mientras que la participación femenina se mantiene por debajo del 20%.

² Fuente: <https://publications.iadb.org/es/publications/spanish/viewer/La-motocicleta-en-América-Latina-actualidad-y-buenas-practicas-recomendadas-para-el-cuidado-de-sus-usuarios.pdf>



Fuente: BID – La Motocicleta en América Latina. 2022.

Sin embargo, casos como el de Uruguay —donde el 34% de los usuarios de motocicleta son mujeres— muestran que es posible avanzar hacia una mayor equidad en el acceso y uso de este medio de transporte. Esta diferencia sugiere la influencia de diversos factores, como condiciones de seguridad, inclusión social, autonomía económica y percepción cultural del rol de la mujer en la movilidad. Fomentar entornos seguros, accesibles y equitativos para las mujeres motociclistas no solo amplía las oportunidades de movilidad, sino que también contribuye a un desarrollo social más justo. Así, promover el motociclismo con enfoque de género debe ser parte de cualquier estrategia integral de movilidad en la región.

Las cifras en general muestran el posicionamiento que ha tenido la motocicleta a lo largo de los últimos años como un medio para que miles de ciudadanos puedan acceder a un empleo o autoemplearse. En Colombia, por ejemplo, según datos de la Cámara de la Industria de Motocicletas de la ANDI³, se calcula que las motocicletas emplean la muy destacada cifra de más de 2,6 millones de personas. Tomando un promedio de tres personas por familia, podría afirmarse que la motocicleta apoya la subsistencia de más de 7,8 millones de colombianos. Además, estas personas, al disponer un vehículo de transporte individual, ingresan a la vida moderna, lo cual genera un cambio en su cotidianidad, que se manifiesta en mayor libertad y autonomía.

2. LAS CIFRAS DE SEGURIDAD VIAL DEL MOTOCICLISTA EN LA REGIÓN

La seguridad de los motociclistas es un tema cada vez más relevante en el desarrollo de estrategias multisectoriales en América Latina. El número de motocicletas ha aumentado en casi todos los países y representa más del 26,75% de la flota de vehículos motorizados en la región. Este fenómeno obedece a los bajos costos para operar que tienen estos vehículos, sus costos de adquisición, la creciente congestión vehicular en muchas ciudades y la falta de transporte público eficiente. No en tanto, este crecimiento conlleva serios retos, entre ellos el más relevante es el de la seguridad vial: el número de motociclistas fallecidos en la región ha experimentado variaciones, sumado a que este actor vial representa en varios de estos países la mayor proporción de víctimas de tránsito.

³ Fuente: [https://www.andi.com.co/Uploads/Estudio%20-%20Las%20Motocicletas%20en%20Colombia%20Aliadas%20del%20desarrollo%20del%20pa%C3%ADs%20-%20V17%20Final%20Design%20\(Lowered%20case\).pdf_compressed.pdf](https://www.andi.com.co/Uploads/Estudio%20-%20Las%20Motocicletas%20en%20Colombia%20Aliadas%20del%20desarrollo%20del%20pa%C3%ADs%20-%20V17%20Final%20Design%20(Lowered%20case).pdf_compressed.pdf)

Por ende, la reducción del número de decesos en las vías sólo será posible mediante acciones concretas y articuladas para hacer más seguro el uso de motocicletas y que, además, fomenten la gestión de políticas públicas enfocadas en el desarrollo de planes integrados de transporte urbano, infraestructura, campañas de seguridad vial, planes estratégicos para la protección del motociclista, etc.

Este documento, realizado por Alianza MotoLatam, pretende revisar las tendencias actuales en la evolución de la flota de motocicletas, seguridad vial, regulaciones técnicas, normatividad, emisiones, infraestructura, entre otras, en los 8 países miembro donde hace presencia la Alianza, para desarrollar no solo un abordaje que genere una conversación abierta e integral en función de la seguridad vial de los usuarios de motocicletas en la región sino , sobre todo, para emitir recomendaciones y sugerencias pensadas en pro de un motociclismo latinoamericano más seguro y sostenible.

Así las cosas, y entendiendo la seguridad vial como el principal reto que envuelve al ecosistema de la motocicleta, no solo en la región latinoamericana, sino en el mundo, en este apartado, se hará una breve aproximación a las cifras de los lamentables fallecidos en siniestros viales en los que se ven involucradas motocicletas en los países miembros de la Alianza MotoLatam con el fin de establecer una línea base sobre la cual se trabajará en los años venideros, de acuerdo con las 5 variables que se verán más adelante sobre el benchmark de lineamientos de seguridad vial en la región. ¡Cada vida en la vía puede ser salvaguardada!

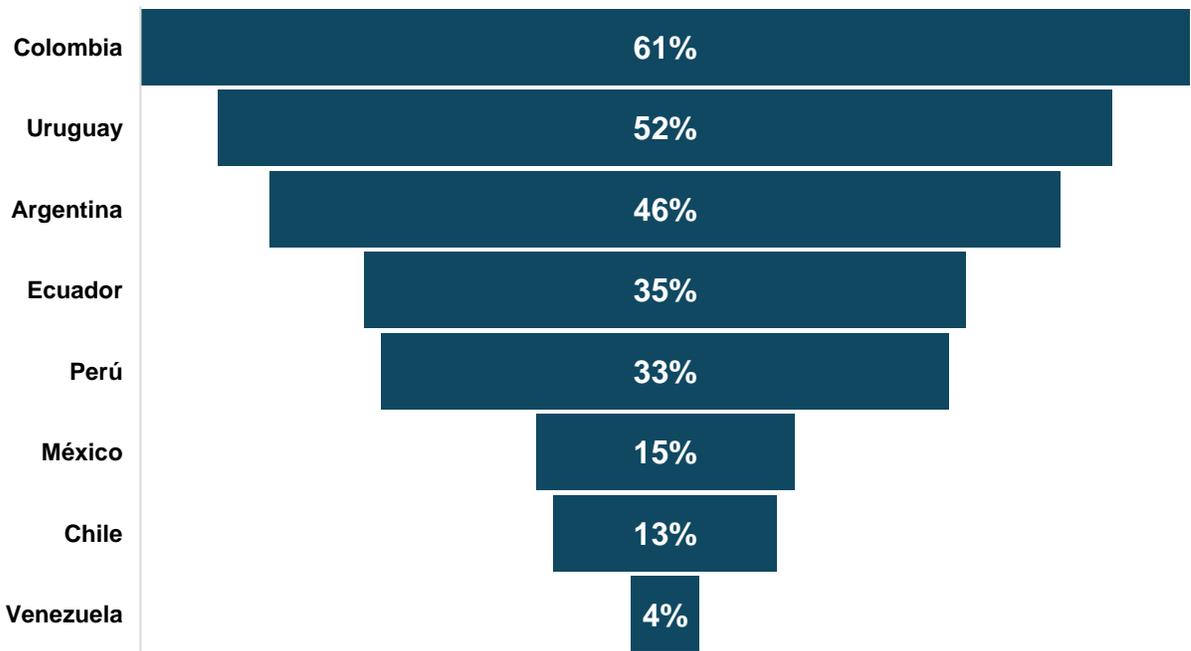
2.1. Porcentaje de Fallecidos en Motocicleta sobre Total Nacional (2023)

Uno de los primeros puntos a revisar es el porcentaje de fallecidos en motocicleta sobre el total de fallecidos nacionales en siniestros viales en cada uno de los países miembros de la Alianza MotoLatam, de acuerdo con el Reporte de Seguridad Vial que desarrolló la OMS para evaluar de forma holística e integral el fenómeno de la siniestralidad vial. Al revisar las cifras en el Gráfico 3 llama la atención las cifras en Perú, un país que tiene un porcentaje de siniestralidad menor en comparación con el porcentaje de participación del parque de motocicletas en el total del parque vehicular del país. Este dato es fundamental para abordar, en un futuro -con mayor precisión en las cifras- el caso peruano como un escenario de estudio para entender las acciones llevadas a cabo para mantener este tipo de cifras.

Aunque las tasas de mortalidad de motociclistas siguen siendo elevadas en varios países de América Latina, los datos también muestran que es posible avanzar hacia un motociclismo más seguro. Países como Chile (0,93) y Argentina (1,9) presentan cifras significativamente menores que el promedio regional, así como las reducciones absolutas y en tasa del caso de Colombia (-2% en 2024) evidencian que, con medidas adecuadas, la siniestralidad puede reducirse de forma sustancial. Estas reducciones reflejan los efectos positivos de políticas públicas coherentes, mejoras en infraestructura, educación vial, fiscalización y el compromiso del sector privado con la seguridad. De esta manera, se confirma que el trabajo conjunto entre gobiernos, industria, academia y ciudadanía es fundamental para transformar el uso de la motocicleta en una opción de movilidad más segura, sin que ello signifique renunciar a sus beneficios de accesibilidad, economía y agilidad.

Porcentaje de fallecidos en motocicleta sobre total nacional 2023

Gráfico 3 - Datos OMS 2023 - Seguridad Vial - Elaboración Propia



2.2. Tasa de Motociclistas Fallecidos por Cada 10.000 Motocicletas Registradas 2021

No todos los países de la Alianza poseen cifras similares a las peruanas. Colombia, particularmente, posee una cifra equivalente en función de la participación de las motocicletas en el parque y participación de los usuarios de motocicletas lamentablemente fallecidos en siniestros viales en el país. Más alarmante aún es que, en Uruguay, Argentina, Chile y Ecuador este porcentaje fallecidos vs participación en el parque, supera un 5% de margen entre uno y otro.

Aunque estas cifras son lamentables y son la base del trabajo a diario que hacemos en cada una de las asociaciones miembro -convencidos de que cada vida perdida en las vías pudo haber sido evitada-, vale la pena subrayar que existe otro indicador que ayudará a establecer la línea base de seguridad vial en la región como lo es la tasa de fallecidos por cada 10.000 motocicletas registradas. De acuerdo con las cifras más recientes, reveladas en el Reporte de Seguridad Vial de la OMS, a 2023, las cifras son las expuestas en el Gráfico 4.

Tasa de Motociclistas Fallecidos por Cada 10.000 Motocicletas Registradas (2021)

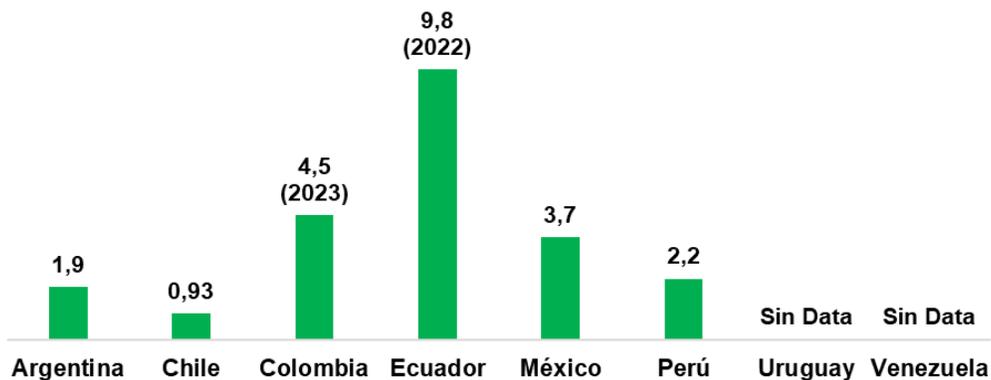


Gráfico 4 - Datos OMS 2023 - Seguridad Vial - Elaboración Propia

La tasa de mortalidad por motocicletas en América Latina —especialmente en países como Ecuador, Colombia y México— es alta cuando se compara con la de vehículos en general. Además, la magnitud específica de muertes de motociclistas (2,9 por 100 000 habitantes) representa una proporción significativa dentro de las muertes por incidentes viales (casi un 18 %). Si bien otras causas como la contaminación y la violencia generan más muertes absolutas, las motocicletas destacan como una fuente crítica y urgente de mortalidad evitable. La alta incidencia pone en evidencia la necesidad de políticas focalizadas en seguridad, regulación, infraestructura vial y uso de elementos de protección personal.

2.3. Usuarios de motocicleta fallecidos a 2021

Por último, se hace un recuento del número de fallecidos de los 8 países miembro de la Alianza en el año 2021, con las excepciones de Colombia y Ecuador de quienes se cuenta con información del año 2023. Del total de lamentables defunciones en siniestros viales en los que estuvo involucrada una motocicleta en la región, Colombia, México y Argentina suman más del 80% de estos decesos.

El repaso realizado a lo largo de estas 3 variables sienta una base, desafortunada y lamentable, del panorama reciente en seguridad vial de los motociclistas que tenemos en la región. Las cifras hablan por sí solas y exigen una acción inmediata para reducir estos números lo antes posible. Ahora bien, ¿es el crecimiento del parque de motocicletas, por sí mismo, el responsable del aumento en la mortalidad vial en la región? En Colombia, por ejemplo, al comparar el incremento en la cantidad de motocicletas con la alarmante cifra de víctimas fatales en las vías, se observa que, en los últimos 15 años, la tasa de fallecimientos por cada 10.000 motocicletas ha disminuido. Incluso, 2024 fue el primer año, post pandemia, que demostró un decrecimiento en las cifras de fallecidos en motocicleta en dicho país⁴.

Usuarios de motocicleta fallecidos a 2021

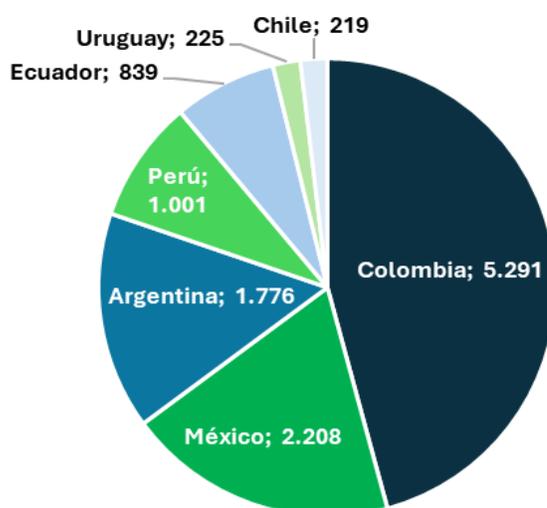


Gráfico 5 - Datos OMS 2023 - Seguridad Vial - Elaboración Propia

⁴ Fuente: <https://ansv.gov.co/es/prensa-comunicados/12244>

Estas reducciones en las cifras de fallecidos son el resultado de un cúmulo de acciones, tanto del sector público, como el sector privado, los esfuerzos de la industria de motocicletas presentes en el país, medios de comunicación, ONG's, etc. Estas cifras en descenso, por más pequeñas que sean, son alentadoras. Es evidente que el camino hacia una movilidad segura es posible, sin estigmatizar a ningún actor vial. No obstante, todo deceso en las vías es inaceptable. Resulta, entonces, de imperiosa necesidad fortalecer la educación, la infraestructura y el cumplimiento de las normas. La seguridad vial es una responsabilidad compartida, y los datos nos invitan a repensar los prejuicios para concentrarnos en soluciones reales y sostenibles. Colombia demuestra que, con esfuerzos coordinados, es posible lograr una convivencia entre todos los actores viales, independientemente de la cantidad de motocicletas en las calles.

Cabe recordar, de igual manera, que los usuarios de motocicletas son uno de los 3 actores viales más vulnerables en la actualidad; así lo ha definido la Organización Mundial de la Salud en su más reciente informe y, a mayor profundidad, en sus diversos foros y reuniones ministeriales en la materia. Así mismo, son diversos los estudios que han comprobado que en siniestros en los que se han visto involucrados diversas tipologías de vehículos (coche, motocicleta, bicicleta, camión o autobús) quien carga con una mayor responsabilidad/culpa es el vehículo de mayor envergadura⁵.

No en tanto, tercerizar culpas no es una opción. La seguridad vial es compromiso de todos, tantos gobiernos nacionales, sector privado, medios de comunicación, sociedad civil y, por supuesto, el sector de las 2 y 3 ruedas de la región. Más adelante, en las conclusiones y recomendaciones, se brindará una aproximación inicial hacia la importancia de aunar esfuerzos entre todos estos actores en pro de un motociclismo más seguro. Sin embargo, por el momento, el siguiente apartado estará dirigido a un *benchmark* realizado por la secretaría técnica de la Alianza MotoLatam que tiene el fin de establecer el punto de partida compartido sobre el cual podemos avanzar cada uno de los países, al unísono, en la incesante búsqueda de un ecosistema del motociclismo mucho más seguro.

3. Benchmark de Medidas Claves e Intervenciones Específicas para las Mejoras en la Seguridad de Vehículos de 2 Ruedas en la Alianza MotoLatam

El crecimiento del uso de la motocicleta en la región, como se ha demostrado a lo largo de este documento, ha traído consigo grandes desafíos en términos de seguridad vial, regulaciones técnicas, infraestructura y sostenibilidad ambiental. Ergo, para abordar estas problemáticas de manera efectiva y coordinada, es esencial contar con un punto de partida claro y basado en datos. Por ello, la realización de un *benchmark* entre los países miembro de la Alianza MotoLatam se presenta como una herramienta inicial clave para establecer una base común sobre la cual construir estrategias conjuntas en armonización técnica y políticas públicas en beneficio del usuario de motocicleta y su entorno.

Este ejercicio se fundamentó en cinco variables fundamentales: (i) Vías más seguras y movilidad; (ii) Vehículos más seguros; (iii) Actores viales más seguros; (iv) Entrenamiento para el licenciamiento y; (v) Medio Ambiente. Estas categorías abarcan los pilares esenciales para el desarrollo de un ecosistema vial más seguro, eficiente y sostenible. Sin un diagnóstico preciso del estatus actual en cada país, cualquier esfuerzo por mejorar la seguridad y regulación en el sector carecería de dirección, sentido y efectividad.

⁵ Fuente: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/lillehammer08compagne.pdf>

3.1 Vías más seguras y movilidad

Medida	Chile	Colombia	Ecuador	México	Perú	Venezuela	Argentina
Carril Exclusivo para Motocicletas	No	Sí	No	No	No	No	No
Carriles de Giro Protegidos y Carriles Ensanchados	No	No	No	No	No	No	No
Circulación por el Centro del Carril	No	Sí	Sí	Sí	Sí	No	Sí
Remoción de Obstáculos al Borde de las Carreteras	No	Sí	Sí	Sí	No	Sí	Sí
Reductores de Velocidad y Estructuras Pacificadoras	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Mejoras en el Asfaltado de las Carreteras	Sí	No	No	Sí	No	No	Sí
Pintura Antideslizante Obligatoria	No	No	No	No	No	No	No
Modificaciones en la Composición del Material de las Barreras Laterales de las Carreteras	No	Sí	No	No	No	Sí	No

Tabla 1 - Elaboración Propia

La infraestructura vial y la movilidad juegan un papel clave en la seguridad de los motociclistas en América Latina, donde las motocicletas se han convertido en un medio de transporte esencial que desarrolla la economía. Sin embargo, el crecimiento de su uso no siempre ha ido acompañado de mejoras en las vías, lo que puede ser un factor determinante en los incrementos en la siniestralidad. Como se detalló en el apartado anterior, las cifras de siniestralidad en motocicletas poseen números alarmantes, lo que resalta la urgencia de contar con infraestructura adecuada, señalización eficiente y planificación urbana que priorice su seguridad.

Comparar las políticas de movilidad y vías seguras en distintos países permite, entonces, identificar avances y rezagos en la región. Experiencias de ciudades con carriles exclusivos y normativas adaptadas han demostrado reducir accidentes y mejorar la fluidez del tránsito en diversas latitudes del mundo, como se detallará en las conclusiones de este apartado. Por lo cual, este primer análisis busca evaluar qué países de la región han implementado medidas efectivas y cuáles requieren mayores esfuerzos para garantizar desplazamientos más seguros y eficientes para los motociclistas a partir de ocho subvariables específicas relacionadas con la infraestructura y movilidad de motocicletas:

3.1.1. Carril Exclusivo para Motocicletas (1/7 lo han implementado)

- Colombia: Se han implementado pilotos en algunas ciudades.
- México, Argentina, Ecuador, Perú y Chile: No cuentan con carriles exclusivos.

- Venezuela: No se implementa, aunque el Código de Tránsito menciona normas de circulación para motociclistas.

El análisis que se sostiene a partir de estos resultados se restringe a detallar que la infraestructura dedicada exclusivamente a motocicletas es casi nula en América Latina. Colombia ha hecho pruebas piloto, pero no hay implementación generalizada.

3.1.2. Carriles de Giro Protegidos y Carriles Ensanchados (0/7 lo han implementado)

Ningún país ha implementado infraestructura para este fin. La ausencia de carriles de giro protegidos y ensanchados implica que los motociclistas deben competir por el espacio con otros vehículos en intersecciones, lo que incrementa el riesgo de potenciales colisiones.

3.1.3. Circulación por el Centro del Carril (5/7 lo han implementado)

- Colombia, Argentina y Ecuador, México: Permitida.
- Perú: Permitida en el carril derecho (D.S. 016-2009-MTC).
- Venezuela y Chile: No se permite explícitamente.

Permitir la circulación por el centro del carril mejora la estabilidad de la motocicleta y reduce la posibilidad de colisiones laterales. Sin embargo, la falta de regulación clara en algunos países podría hacer que los motociclistas sean empujados hacia los extremos del carril, exponiéndolos a riesgos adicionales.

3.1.4. Remoción de Obstáculos al Borde de las Carreteras (5/7 lo han implementado)

- Colombia, México, Argentina, Venezuela y Ecuador: Implementada.
- Perú y Chile: No implementada.

La eliminación de obstáculos al borde es crucial para la seguridad de los motociclistas, ya que les permite contar con una vía de escape en caso de emergencia en las carreteras. Su ausencia en países como Perú, Chile puede aumentar el riesgo de accidentes, allí hay un potencial avance y oportunidad de mejora en estos dos países, teniendo en cuenta que se pueden apalancar en experiencias ya implementadas en 5 países con características similares a nivel topográfico.

3.1.5. Reductores de Velocidad y Estructuras Pacificadoras (7/7 lo han implementado)

Los reductores de velocidad ayudan a controlar el tráfico en zonas de alto riesgo, reduciendo la velocidad de toda clase de vehículos para evitar significativamente la probabilidad de un siniestro. Todos los países estudiados poseen de este tipo de infraestructura.

3.1.6. Mejoras en el Asfaltado de las Carreteras (3/7 lo han implementado)

- México: El gobierno actual presentó un programa para mejoras en asfalto de carreteras federales, pero esta es únicamente una medida federal.
- Argentina, Chile: Implementada.

- Colombia, Venezuela, Ecuador y Perú: No implementadas.

Un buen estado del asfalto es esencial para la seguridad de los motociclistas, ya que superficies irregulares pueden provocar derrapes y caídas. En casi la mitad de los países estudiados, el mantenimiento vial sigue siendo un desafío.

3.1.7. Pintura Antideslizante Obligatoria (0/7 lo han implementado)

En ninguno de los países abordados se ha establecido una política en pro de esta medida y este es un punto clave ya que la pintura utilizada en las señalizaciones viales, por ejemplo, puede ser resbaladiza para los motociclistas, especialmente en condiciones de lluvia. La falta de pinturas antideslizantes en toda la región representa un riesgo significativo y una oportunidad de mejora de mayúsculas proporciones.

3.1.8. Modificaciones en la Composición del Material de las Barreras Laterales de las Carreteras (2/7 implementado o en proceso)

- Colombia: En implementación.
- Venezuela: Implementada.
- Chile, Ecuador, México y Perú: No implementadas.

Las barreras laterales de las carreteras pueden representar un alto riesgo para motociclistas en caso de colisión. Modificar su composición con materiales más flexibles o con sistemas de absorción de impacto puede reducir la gravedad de las lesiones y reducir el *efecto guillotina* generado por las velocidades de impacto.

Los resultados del análisis evidencian que, aunque algunos países han avanzado en la implementación de infraestructura y normativas para mejorar la seguridad de los motociclistas, aún persisten grandes desafíos en la región. La falta de carriles exclusivos, señalización deficiente y un diseño urbano poco adaptado a las motocicletas aumentan el riesgo de accidentes y la congestión vial. Países como Chile, Argentina y Colombia han desarrollado medidas más estructuradas, mientras que en México y Venezuela aún existen ligeros vacíos normativos y de infraestructura. La implementación de estrategias integrales, que incluyan mejoras en la infraestructura vial, regulación del tráfico y educación vial, es fundamental para reducir la siniestralidad y mejorar la movilidad de los motociclistas en América Latina.

3.2 Vehículos más seguros

Medida	Chile	Colombia	Ecuador	México	Perú	Venezuela	Argentina
Incorporación de ABS/CBS	Sí	Sí	No	No	No	No	Sí
Sistema de Luces Encendidas de Noche	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Sistema de Luces Encendidas de día	Sí	Sí	No	No	Sí	Sí	Sí
Incorporación de Llantas-Neumáticos Certificadas	No	Sí	Sí	No	No	Sí	Sí
Incorporación de Luces Direccionales y los Espejos Retrovisores	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí

Luces de frenado	Sí						
------------------	----	----	----	----	----	----	----

Tabla 2 - Elaboración Propia

Un vehículo seguro es uno de los pilares fundamentales en la reducción de la siniestralidad vial, especialmente en una región como América Latina, donde la motocicleta es un medio de transporte en constante crecimiento. La implementación de estándares de seguridad, tecnologías avanzadas y regulaciones adecuadas puede marcar la diferencia en la protección de los motociclistas y otros actores viales. Sin embargo, los niveles de exigencia varían considerablemente entre países, lo que impacta la efectividad de las medidas implementadas. Este análisis busca comparar las regulaciones en materia de seguridad vehicular en la región, identificando avances, desafíos y oportunidades de mejora.

3.2.1. Incorporación de ABS/CBS (3/7 lo han implementado)

- Colombia, Argentina y Chile: Exigencias dependiendo de la cilindrada de la motocicleta con implementación gradual en el tiempo.
- México, Ecuador Perú y Venezuela: No implementado.

Solo Colombia, Argentina y Chile han implementado regulaciones para exigir frenos ABS o CBS en motocicletas, estableciendo un plazo para la vigencia 2027-2028, aunque con excepciones en el caso argentino particularmente. Los sistemas de frenado avanzado son cruciales, ya que reducen la distancia de frenado y el riesgo de accidentes graves, aunque bien hay que aclarar que la normativa internacional (R58-75) determina las condiciones mínimas para un sistema de frenado avanzado, no necesariamente los de ABS o CBS. Queda mucho que desarrollar a nivel regional en la materia, en primer lugar, entendiendo cuál es la ventaja competitiva que cada uno tiene en función del uso que se le dará a la motocicleta.

3.2.2. Sistema de Luces Encendidas de Noche (7/7 lo han implementado)

Todos los países han implementado esta medida, lo que ayuda a mejorar la visibilidad nocturna tanto de los motociclistas como la posibilidad de estos mismos hacerse visibles para su entorno.

3.2.3. Sistema de Luces Encendidas de día (6/7 lo han implementado)

- Colombia, Argentina, Chile, Perú y Venezuela: Obligatorio.
- México y Ecuador: No obligatorio.

Las luces diurnas mejoran la visibilidad de las motocicletas en condiciones de baja iluminación o tráfico denso. Su ausencia de obligatoriedad en algunos países de la región representa un riesgo potencial para la visibilidad diurna del motociclista, permitiendo que otros actores viales puedan percibir el tamaño de la moto, ayudando a anticipar los movimientos del conductor.

3.2.4. Incorporación de Llantas-Neumáticos Certificadas (4/7 lo han implementado)

- Argentina, Colombia, Ecuador, Venezuela: Requieren llantas-neumáticos certificadas.

- México, Perú, Chile: No obligatorio.

Las llantas certificadas mejoran el agarre y la estabilidad de las motocicletas, especialmente en condiciones climáticas adversas. La falta de regulación en México, Perú y Chile es una debilidad en la seguridad de los motociclistas en estas zonas de la región. Se precisa abordaje.

3.2.5. Incorporación de Luces Direccionales y los Espejos Retrovisores (7/7 lo han implementado)

- Argentina, Colombia, Venezuela, Ecuador, Perú, Chile, México: Obligatorio.

Las luces direccionales y espejos son elementos esenciales para la seguridad vial de los motociclistas y todo su entorno.

3.2.6. Luces de frenado (7/7 lo han implementado)

Obligatorias en los 7 países estudiados, son claves a la hora de mostrar al entorno los cambios de aceleración/desaceleración de los vehículos.

Este análisis comparativo de la variable que evalúa la seguridad incorporada en los vehículos evidencia que, si bien algunos países han adoptado normativas más estrictas en seguridad vehicular, otros presentan rezagos significativos que ponen en riesgo a los usuarios de motocicleta. La falta de homologación de estándares en la región en función de tecnologías obligatorias como los sistemas de frenado avanzado, las llantas neumáticas, las luces encendidas, controles de estabilidad y sistemas inteligentes siguen siendo barreras para la reducción de siniestros viales. Se precisa un trabajo articulado con la industria para que, de forma paulatina, se implementen estas medidas que contribuyan eficazmente a la seguridad de los motociclistas y su alrededor en las vías.

Para mejorar la seguridad, es crucial que los países adopten regulaciones más uniformes y exijan estándares mínimos viables en la fabricación e importación de motocicletas, alineándose con las industrias -aunado a las mejores prácticas internacionales- y priorizando la protección de los usuarios. Desde la Alianza MotoLatam, tenemos esta tarea prioritaria para fomentar una armonización técnica en la región y este es el punto de partida para lograr dicho fin.

3.3. Actores Viales Más Seguros

Medida	Chile	Colombia	Ecuador	México	Perú	Venezuela	Argentina
Edad Mínima para Conducir Motocicleta	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí
Casco Obligatorio y Estándares para Cascos	Sí	Sí	Sí	Sí	No	Sí	Sí
Endurecimiento de Multas	No	No	No	No	No	No	No
Sistema de Deducción de Puntos de la Licencia	No	No	Sí	No	Sí	Sí	Sí
Uso de Indumentaria Reflectiva	No	Sí	Sí	No	Sí	Sí	Sí
Uso de Indumentaria de Protección	Sí	No	No	No	No	No	Sí
Registro Obligatorio de Motocicletas	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí	Sí

Obligatorio Licenciamiento de Conductores de Vehículos de 2 Ruedas	Sí						
Sistema Gradual de Licenciamiento	No	No	No	No	Sí	No	Sí
Restricciones de Edad para Menores Conduciendo o Siendo Pasajeros de un Vehículo de 2 Ruedas	No	No	Sí	No	Sí	Sí	Sí
Restricciones para Pasajeros (2+) en un Vehículo de 2 o más Ruedas	Sí	Sí	No	No	Sí	Sí	Sí
Obligatoriedad de Inspecciones Periódicas de Defectos Mecánicos	Sí	Sí	Sí	No	Sí	No	Sí

Tabla 3 - Elaboración Propia

Los motociclistas son uno de los actores viales más vulnerables en América Latina. Sin embargo, el aumento creciente de la flota de motocicletas en la región no siempre ha ido acompañado de medidas efectivas para garantizar la seguridad de sus usuarios. Factores como el uso adecuado del casco, el respeto a las normas de tránsito y la convivencia con otros vehículos influyen directamente en la siniestralidad. A pesar de los esfuerzos en algunos países, las regulaciones y estrategias de protección para los motociclistas aún presentan grandes diferencias y brechas en la región. Este análisis busca evaluar las políticas existentes y señalar oportunidades de mejora para fortalecer su seguridad en las vías.

3.3.1. Leyes Establecidas y en Cumplimiento

3.3.1.1. Edad Mínima para Conducir Motocicleta (7/7 lo han implementado)

Mandatorio en cada uno de los países estudiados: 18 años en adelante. No obstante, tanto en Argentina, Colombia, México, Venezuela y Perú, es posible para un menor de 16 años acceder a una licencia de conducción, previa autorización expresa de sus padres.

3.3.1.2. Casco Obligatorio y Estándares para Cascos (7/7 lo han implementado)

En cada uno de los 7 países estudiados es obligatorio el uso del casco al conducir una motocicleta. Empero, hay casos como el peruano, en el que no existe un marco regulatorio que establezca los mínimos requeridos (certificaciones) para los cascos que se fabriquen o importen al país, así como su adecuada vigilancia y control. Este es un punto clave frente a la seguridad vial del motociclista ya que el casco funge como una extensión de su cuerpo mismo que puede salvarle la vida. En casos como el colombiano, por ejemplo, la mayor causa de fallecimiento de motociclistas que se han visto involucrados en un siniestro vial es el trauma craneoencefálico. De ahí que un casco certificado pueda marcar la diferencia entre la vida y la muerte, ergo la necesidad de contar con elementos de protección personal, en este caso el casco, que reduzcan al máximo posible el daño.

3.3.1.3. Endurecimiento de Multas (0/7 lo han implementado)

Ninguno de los países abordados ha sido más estricto y tajante a la hora de endurecer multas por el no uso del casco cuando un usuario de motocicleta ande en la vía. Venezuela es el único país que está actualmente en discusiones para analizar la necesidad de implementar medidas como esta para incentivar, desde el cobro, su uso.

3.3.1.4. Sistema de Deducción de Puntos de la Licencia (4/7 lo han implementado)

- Argentina, Ecuador, Perú y Venezuela: Implementado.
- Colombia: Proyectos de Ley de la República en curso en Congreso para potencialmente implementar el sistema.
- México y Chile: No implementado.

Los sistemas de deducción de puntos de la licencia han demostrado ser una herramienta clave para fomentar la responsabilidad y el cumplimiento de las normas de tránsito en aquellos países en donde se ha implementado. Este sistema, al establecer consecuencias claras para las infracciones, incentiva comportamientos responsables en las vías y contribuye directamente a reducir los índices de siniestralidad, un objetivo prioritario para el sector de las motocicletas y para el bienestar de los motociclistas de la región. Es una buena señal que en 4 de 7 países ya se esté implementando y se vean ejercicios próximos de implementación en otros países.

3.3.2. Uso de Indumentaria Reflectiva y de Protección

3.3.2.1. Uso de Indumentaria Reflectiva (5/7 lo han implementado)

- Colombia, Venezuela, Ecuador y Perú: Obligatorio.
- Argentina: Depende de cada jurisdicción.
- México: No obligatorio a nivel federal. Jalisco es el único Estado que tiene esta normativa.
- Chile: No obligatorio.

3.3.2.2. Uso de Indumentaria de Protección (1/7 lo han implementado)

- Chile: Obligatorio.
- Venezuela: Obligatorio para usuarios que se dedican al mototaxismo.
- Argentina, Colombia, México, Ecuador y Perú: No obligatorio.

De acuerdo con el paneo realizado, un motociclista no puede ser multado en la región por llevar equipos no certificados de protección. Sin embargo, en este punto, cabe resaltar que no se trata del cumplimiento de la ley, sino de la conciencia del usuario de motocicleta para proteger su propia integridad física. Un equipo de protección certificado brinda una mayor confianza al usuario de que su equipo cumple con requisitos exhaustivos para mitigar de mejor manera lesiones ante una eventual caída.

En términos de elementos de protección personal (EPP) para motociclistas, como se detalló en el apartado 5.3.2.1. en la región no es obligatorio su uso únicamente, a excepción de Chile. No en tanto, otros EPP como guantes, chaqueta, rodilleras y calzado protector son opcionales, pero también pueden contribuir a mejorar las condiciones de seguridad del motociclista. Muchos de estos elementos pueden contar con certificaciones que garanticen el cumplimiento de especificaciones de mayor seguridad en caso de incidente, reduciendo el riesgo de lesiones

graves y protegiendo la vida del motociclista.

3.3.3. Regulación y Licenciamiento en Vehículos de 2 Ruedas

3.3.3.1. Registro Obligatorio de Motocicletas (7/7 lo han implementado)

Obligatorio en todos los países abordados.

3.3.3.2. Obligatorio Licenciamiento de Conductores de Vehículos de 2 Ruedas (7/7 lo han implementado)

Obligatorio en todos los países abordados.

3.3.3.3. Sistema Gradual de Licenciamiento (2/7 lo han implementado)

- Argentina y Perú: Implementado.
- Colombia: Proyectos de Ley de la República en curso en Congreso para potencialmente implementar el sistema
- México, Ecuador, Venezuela y Chile: No implementado.

En el manejo de la implementación de estos ejercicios resulta clave que se tengan en cuenta las realidades locales, sociales y económicas, para implementar mejoras, sobre todo en restricciones al licenciamiento de conductores noveles. Para esto, debe tenerse muy presente factores como acceso a licencia plena para quien haya demostrado sus conocimientos y habilidades, los periodos de transición, horas de restricción de manejo -en función de los diversos usos que se vieron en el apartado 2 de este documento (estudio y trabajo)-, cilindrada de las motocicletas, y transporte de pasajeros (al ser estos vehículos un medio para acceder a servicios sociales como salud).

3.3.3.4. Restricciones de Edad para Menores Conduciendo o Siendo Pasajeros de un Vehículo de 2 Ruedas (4/7 lo han implementado)

- Ecuador, Argentina, Perú y Venezuela: Implementado.
- Colombia: Implementado de forma local en algunas regiones.
- México y Chile: No implementado.

Este punto merece especial atención en la medida en que, como ya se ha mencionado en puntos previos de este mismo numeral, la motocicleta en la región funge como un eje que enlaza a poblaciones vulnerables con servicios básicos como la salud o la misma educación. ¿Qué tanto están afectando a ciertos menores para acceder a dichos servicios?

3.3.3.5. Restricciones para Pasajeros (2 o más personas) en un Vehículo de 2 o más Ruedas (5/7 lo han implementado)

- Argentina, Colombia, Chile, Perú y Venezuela: Implementado.
- Ecuador: Implementado a nivel local mas no nacional por motivos no técnicos.

- México: No implementado.

3.3.3.6 Obligatoriedad de Inspecciones Periódicas de Defectos Mecánicos (5/7 lo han implementado)

- Argentina, Colombia, Chile, Perú y Ecuador: Obligatorio. (Dependiendo del país y del modelo de la motocicleta la periodicidad varía).
- México y Venezuela: No Obligatorio.

Las inspecciones periódicas de los vehículos son una herramienta de control que permite determinar la idoneidad de una motocicleta para que circule por las vías. En varios países, la revisión técnica vehicular para motocicletas se exige a partir del tercer año de uso. Es decir, los dos primeros años no requieren revisión, pero desde el tercero en adelante el propietario debe cumplirla de forma obligatoria. Su ausencia en México y Venezuela representan una potencial amenaza y, como tal, debe priorizarse su regulación y obligatoriedad para alinearse a las prácticas ya adoptadas en países como Chile donde esta revisión, desde el año uno, se lleva a cabo de forma anual.

Finalmente, este breve análisis de regulación y licenciamiento arroja que, aunque algunos países han implementado normativas en licenciamiento y registro, sigue siendo esencial implementar la obligatoriedad de inspecciones periódicas de este tipo de vehículos, mejorar la supervisión del cumplimiento de las normas, sobre todo de pasajeros, fomentando una cultura de respeto en la vía, garantizando así una movilidad más segura y eficiente en la región.

3.4. Emisiones

Medida	Chile	Colombia	Ecuador	México	Perú	Venezuela	Argentina
Estándar de Emisiones Mínimo en Prueba Dinámica	Sí	Sí	Sí	No	Sí	No	Sí
Límites Máximos Permisibles en Prueba Estática	Sí	Sí	Sí	No	Sí	No	Sí

Tabla 4 - Elaboración Propia

Las motocicletas tienen un impacto relativamente bajo en las emisiones vehiculares totales en América Latina, especialmente si se le compara con automóviles y/o vehículos de carga. Gracias a su eficiencia en el consumo de combustible y su menor huella de carbono por pasajero, han demostrado ser una alternativa accesible y sostenible para la movilidad urbana. No obstante, varios países alrededor del mundo han implementado regulaciones para reducir sus emisiones, alineándose con estándares ambientales más exigentes. Ergo, el siguiente análisis examina el estado actual de estas normativas vigentes en los 8 países miembro de la Alianza MotoLatam, y cómo pueden contribuir a una movilidad más limpia sin afectar los beneficios que las motocicletas ofrecen.

3.4.1 Estándar de Emisiones Mínimo en Prueba Dinámica (5/7 lo han implementado)

- Colombia, Ecuador y Chile: Han adoptado el estándar Euro III.
- Perú: Adopción del estándar Euro III (Aunque con baja vigilancia y control)

- Argentina: Límites establecidos en Euro III.
- México: Aún no tiene una norma específica, aunque está en proceso de desarrollo.
- Venezuela: No aplica regulaciones de emisiones a motocicletas (ensamble de motocicletas de 4 tiempos)

3.4.2 Límites Máximos Permisibles en Prueba Estática (4/6 lo han implementado)

- Argentina: Límites establecido en Euro III.
- Ecuador: CO menor que 3,5% en volumen. HC <2.000ppm.
- Colombia: CO menor que 3,5% en volumen en todas las opciones como LMP.
 - HC se mide distinto en función de los tiempos del motor la motocicleta y su año de modelo.
 - <8.000ppm para modelos anteriores a 2009, 2 tiempos
 - <1.600ppm para modelos posteriores a 2010 2 tiempos
 - <1.300ppm para todas las motocicletas con motor 4 tiempos
- Chile: CO menor que 4,5% en volumen.
- Perú: Depende del tipo de combustible que use.
 - Si es gasolina-aceite: CO menor que 2,5% en volumen. HC <8.000ppm.
 - Si es gasolina: CO menor que 4,5% en volumen. HC <600ppm.
- México y Venezuela: No cuentan con un estándar establecido para pruebas estáticas, lo que representa un área de mejora para el control de emisiones en circulación.

A nivel medioambiental, después de desarrollado el ejercicio comparativo, se deduce que, si bien es positivo que los países avancen hacia regulaciones ambientales más estrictas, es importante considerar que las motocicletas representan solo una pequeña parte de las emisiones del transporte. Enfocar esfuerzos en mejorar la tecnología de estos vehículos, promover combustibles más limpios y fortalecer el seguimiento y vigilancia y control de emisiones en todos los sectores del transporte permitirá un impacto ambiental más significativo. Un equilibrio entre regulación y fomento de alternativas, apegadas a la realidad de la industria, garantizará que las motocicletas sigan siendo una opción eficiente y accesible para millones de personas en la región.

3.5. Entrenamiento

Entrenamiento							
Medida	Chile	Colombia	Ecuador	México	Perú	Venezuela	Argentina
Prueba de Pericia Obligatoria para Obtener el Permiso de Conducción de Motocicletas	Sí	No	No	No	No	Sí	Sí
Entrenamiento Post-Licencia	No	No	No	No	No	No	No

Tabla 5 - Elaboración Propia

El entrenamiento de usuarios de motocicleta es un factor clave para mejorar la seguridad vial en América Latina. Mientras algunos países han implementado programas de formación y evaluación más completos, otros aún presentan requisitos limitados para la obtención de licencias. Veamos cómo está el panorama en la región:

3.5.1. Prueba de Pericia Obligatoria para Obtener el Permiso de Conducción de Motocicletas (3/7 lo han implementado)

- Argentina, Chile y Venezuela: Obligatorio.
- Ecuador: Tras aprobar un curso de conducción en escuelas autorizadas por la Autoridad de Tránsito, el aspirante rinde una prueba teórica.
- México: Obligatorio en algunos Estados, pero no en toda la nación.
- Colombia y Perú: No obligatorio.

3.5.2. Entrenamiento Post-Licencia (0/6 lo han implementado)

- Colombia y Venezuela: Voluntario.
- Argentina, México, Chile, Perú y Ecuador: No obligatorio.

De acuerdo con estas estructuras, resulta clave que en toda la región se profundice en capacitaciones adecuadas y constantes (Post-licenciamiento) que puedan marcar la diferencia en la reducción de accidentes y en la conducción responsable. Fortalecer la formación de motociclistas, con pruebas teóricas, es una oportunidad para mejorar la seguridad en las vías del continente. Iniciativas que incluyan instrucción teórica y práctica, junto con campañas de concientización, pueden contribuir a reducir siniestros y a fomentar una convivencia vial más segura.

3.6. Experiencias Internacionales

Más allá de lo visto a nivel regional, a escala mundial, igualmente, se ha generado un aumento en el número de usuarios de motocicletas. Esto lleva a replantearse el papel que juegan estos vehículos en temas de movilidad. La cantidad de motocicletas casi se ha triplicado desde 2011, registrando un aumento del 175% a nivel global. En Asia Sudoriental, la cantidad de motocicletas aumentó un 273%, seguida por la región de las Américas con un 217%, el Pacífico Occidental con un 155% y Europa con un 142%⁶. Sin embargo, los motociclistas representan el 30% de las muertes en accidentes de tráfico por lo que este incremento viene acompañado con la necesidad de implementar medidas de seguridad vial para estos usuarios.

Si bien hay políticas y medidas comunes de seguridad vial como el uso obligatorio de los cascos, una licencia de conducir específica para motos, registro y matriculación obligatorio del vehículo, límites de velocidad específicos, etc. El enfoque de seguridad vial puede cambiar dependiendo la región y el país, como bien se detalló en el análisis realizado previamente en este apartado.

En Asia, por ejemplo, el gobierno chino ha adoptado un enfoque estricto en materia de seguridad vial, imponiendo sanciones severas a los infractores de tránsito y aplicando una visión, poco pragmática hacia el uso de motocicletas. Sus políticas se fundamentan en el desarrollo tecnológico y la innovación, promoviendo el uso de nuevas tecnologías para monitorear el comportamiento de los usuarios y gestionar el tráfico vial⁷. Por otro lado, Taiwán ha implementado planes de seguridad vial centrados en la protección del peatón, considerando al motociclista como un actor clave en este esfuerzo. Como parte de esta estrategia, ofrece subsidios para la formación y el examen de licencia de motocicleta. Además, otorga incentivos adicionales a quienes obtienen su licencia de conducir y posteriormente asisten a una escuela de manejo para participar en un “entrenamiento de seguridad vial”⁸.

Con este paralelo de realidades alternas en un mismo entorno, organismos regionales como el Asia-Pacific Road Safety Observatory destacan la importancia de adoptar un enfoque de "Safe System", donde todos los actores del tráfico vial son responsables de crear las condiciones para que los usuarios de la vía cumplan con las reglas de conducta segura. Este enfoque reconoce que enfatizar en exceso los errores de los usuarios de la vía puede desviar la atención de medidas efectivas que aborden los fallos en esta cadena causal⁹.

En Europa, organismos como la Unión Europea han subrayado la necesidad de mejorar la infraestructura vial y promover el uso de ropa de protección adecuada para garantizar una mayor seguridad para los motociclistas. Desde esas latitudes, destacan la importancia de elementos como barreras al borde de la carretera, “Motorcycle-friendly guardrails” (sistemas de contención específicos para motociclistas), diseños de carreteras que sean más indulgentes con los vehículos motorizados y la implementación de límites de velocidad adecuados y creíbles¹⁰. Otros organismos como la FIM Europe, la FEMA y ACERN destacan medidas adicionales necesarias en Europa tales como la racionalización de los requisitos de licencia y estructuras mejor adaptadas a las motocicletas (principalmente en carreras primarias y extraurbanas)¹¹.

⁶ Fuente: <https://worldroadstatistics.org/>

⁷ Fuente: <https://link.springer.com/book/10.1007/978-981-16-0701-1>

⁸ Fuente: <https://www.ey.gov.tw/Page/5A8A0CB5B41DA11E/6bb0a2a4-51ee-4655-ad59-e7fad2dd095c>

⁹ Fuente: <https://www.aprso.org/document/safe-system-action>

¹⁰ Fuente: https://road-safety.transport.ec.europa.eu/system/files/2022-01/Road%20Safety%20thematic%20report%20Serious%20injuries_final.pdf

¹¹ Fuente: <https://www.anesdor.com/wp-content/uploads/2024/05/Manifiesto-del-Motociclismo-Europa-Versi%C3%B3n->

Si bien cada región tiene diferentes prioridades en materia de seguridad vial-que curiosamente se comparten, en ciertos aspectos, con algunas de las limitantes encontradas dentro del ejercicio del benchmark de América Latina-, existen puntos de convergencia que pueden ser relevantes para nuestra región en pro de un motociclismo más seguro:

- Tanto en Europa como en Asia se destaca la importancia de promover programas de educación para motociclistas, reduciendo las barreras de acceso a estos. La implementación de subsidios o incentivos apunta a ser una estrategia útil.
- Puede resultar clave el contar con bases de datos integradas, articuladas entre distintos sectores, para identificar patrones y desarrollar políticas de seguridad vial basadas en evidencia y cifras.
- La promoción y priorización del uso del casco debe seguir latente, asegurándose de que este cumpla con todos los requisitos necesarios para garantizar una protección -ojalá certificada- para el usuario de motocicleta.
- La seguridad vial es un tema transversal, que involucra a diversos actores, no solo al conductor del vehículo. Por ello, gobiernos, sector privado, instituciones educativas y medios de comunicación deben seguir con su trabajo de cargar con la responsabilidad de realizar periódicamente actividades de educación sobre seguridad vial para concientizar a los ciudadanos al respecto.
- Es crucial fortalecer la investigación científica en la gestión de la seguridad vial.

A través del desarrollo de este ejercicio comparativo, la Secretaría Técnica de la Alianza está convencida de que la armonización técnica es un objetivo crucial, pues la disparidad en regulaciones y estándares de seguridad entre los distintos países impide la creación de un marco normativo integral regional. Ante tal panorama, se fomentó este benchmark detallado que pretende identificar mejores prácticas, detectar brechas regulatorias y establecer lineamientos comunes que faciliten la movilidad segura y eficiente de motociclistas en la región, incluso, beneficiando a otros actores viales en el proceso. Con este fin, se planteó el ejercicio como un instrumento para la futura gestión de políticas públicas en cada país, ofreciendo insumos para la formulación de estrategias que prioricen al motociclista como un actor vial clave, garantizando su seguridad y bienestar.

En definitiva, este benchmark no solo proporciona un diagnóstico detallado del panorama actual, sino que también permitirá a los países miembro alinear sus esfuerzos en la construcción de un futuro más seguro y sostenible para la movilidad en motocicleta. La generación de conocimiento compartido y la colaboración entre los distintos actores involucrados serán la base para transformar los desafíos actuales en oportunidades tangibles para toda la región. Por ende, en el siguiente apartado, viene un punto de discusión, conclusión, cierre y recomendaciones que plantea la Alianza MotoLatam en pro de un motociclismo latinoamericano abanderado de sus propias prácticas, de sus propias realidades, fomentando siempre la seguridad vial.



Alianza MotoLatam



Apoya:

