OVILAM
OBSERVATORIO VIAL LATINOAMERICANO

Investigación sobre motocicletas en el área metropolitana de Buenos Aires

1. Introducción:

Hace dos años, en enero de 2014, hicimos el primer estudio de uso de motocicletas en el área metropolitana. En aquella oportunidad, luego de observaciones previas, partimos de algunas hipótesis que luego se confirmaron total o parcialmente. Los puntos que queríamos comprobar eran si en las vías de alta velocidad que desembocan en Gral. Paz y en esta misma arteria, la motocicleta era utilizada en forma distinta que en las zonas barriales y, a su vez, que en las zonas linderas a la Gral Paz del lado de la CABA se respetaba más el uso de casco por parte de los ocupantes de las motos que en una zona similar pero del lado de la provincia.

En este segundo trabajo, y con la experiencia de la investigación anterior, le planteamos a nuestros actuarios que queríamos trabajar sobre los siguientes puntos:

- Buscábamos realizar una investigación que le pudiera ser útil a las autoridades de la CABA, de la Provincia de Buenos Aires y de la Nación para tomar medidas correctivas sobre la realidad del uso de las motocicletas
- Queríamos conocer los modos de uso y conductas de utilización de la motocicleta en la vías de alta velocidad que llegan desde la provincia a la CABA, en la Gral Paz y en las zonas aledañas a esta última avenida tanto del lado de la CABA como de la Provincia de Buenos Aires
- Necesitábamos conocer con mayor profundidad los motivos por los cuales cada día hay mayor mortalidad y morbilidad (safety) entre los usuarios de motocicletas, más allá del crecimiento del parque motociclístico. El dato saliente en este punto fue que en el año 2014, por primera vez en la CABA, hubo más motociclistas fallecidos en siniestros viales que peatones.
- Deseábamos saber si el fenómeno de la inseguridad personal (security) vinculada al uso de la motocicleta tenía algún punto de observación más lógico y sencillo que algunas medidas de identificación adoptadas por ejemplo en la CABA.

Para ello los puntos que fueron relevados fueron los siguientes:

- Cantidad de ocupantes por moto
- Uso de casco por parte del conductor
- Uso de casco abrochado por parte del conductor
- Uso de casco por parte del acompañante
- Uso de casco abrochado por parte del acompañante
- Uso de protección ocular
- Colocación de placa patente
- Observaciones eventuales

A su vez, como se mencionó anteriormente, el estudio se basaba geográficamente en las vías de alta velocidad que llegan o rodean a la CABA, más dos franjas de 30 cuadras de ancho adyacentes a la Av. Gral. Paz, tanto del lado de la CABA como de la Provincia de Buenos Aires

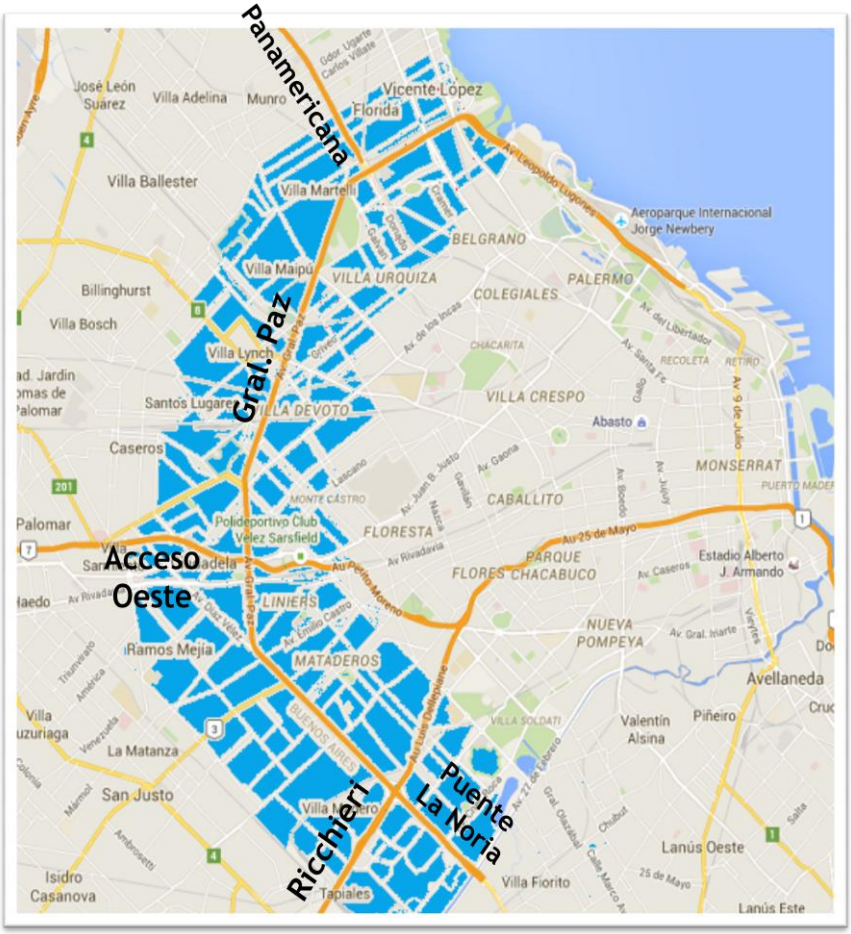

Imagen 1 – Vías y franjas observadas

Pero para tener mayor grado de detalle las tomas de información se dividieron en 15 zonas, a saber:

- Panamericana
- Acceso Oeste
- Ricchieri
- Av. Gral Paz Zona 1 (entre el Río de la Plata y Panamericana)
- Av. Gral Paz Zona 2 (entre Panamericana y Acceso Oeste)
- Av. Gral Paz Zona 3 (entre Acceso Oeste y Ricchieri)
- Av. Gral Paz Zona 4 (entre Ricchieri y el Riachuelo)

- CABA Zona 1 (entre el Río de la Plata y Panamericana)
- CABA Zona 2 (entre Panamericana y Acceso Oeste)
- CABA Zona 3 (entre Acceso Oeste y Ricchieri)
- CABA Zona 4 (entre Ricchieri y el Riachuelo)
- Prov. de Buenos Aires Zona 1 (entre el Río de la Plata y Panamericana)
- Prov. de Buenos Aires Zona 2 (entre Panamericana y Acceso Oeste)
- Prov. de Buenos Aires Zona 3 (entre Acceso Oeste y Ricchieri)
- Prov. de Buenos Aires Zona 4 (entre Ricchieri y el Riachuelo)

Imagen 2 – división por zonas

Premisas:

Para realizar la investigación se partió de las siguientes premisas:

- Las tomas de datos se harían de lunes a viernes en horario laborable (de 8 a 18 hs)
- Solo se harían en condiciones climáticas favorables (no lluvia)
- La toma de datos se debía realizar en el mes de enero por la temporalidad que pueda tener la medición

- Los puntos de toma de información en las franjas contiguas a la Gral Paz deberían ubicarse a una distancia de esta de entre 10 y 30 cuadras
- Los puntos de toma de información deberían estar en lugar seguro y al nivel de la vía de circulación
- Los puntos de toma de información en las vías de acceso de alta velocidad que llegan a Capital Federal deberían ubicarse a una distancia no mayor a 30 cuadras de la Gral Paz
- Se tomarían 39 puntos de medición correspondientes a las tres autopistas, los 4 sectores preestablecidos de la Av. Gral Paz y 4 puntos correspondientes a los 8 sectores de ambas franjas aledañas a esta última avenida

2. Desarrollo:

Cada día amanecemos con tristes noticias que hablan de muertos o heridos en siniestros viales, muchos de ellos involucran a motos en distintas partes del país. Según datos oficiales y extraoficiales aproximadamente un 30 % de los muertos en hechos de tránsito son motociclistas o acompañantes de ellos. La moto es un fenómeno que no para de crecer y en muchas partes del país se ha convertido en un vehículo de transporte familiar. También es evidente que no es igual en todas partes ni su uso, ni su forma de conducción, ni las protecciones adoptadas por sus usuarios.

La Ciudad de Buenos Aires tal vez haya sido la primera en controlar con cierta firmeza el uso del casco por parte de los motociclistas tal como exige la Ley 24449 Art. 40 Inciso J. También hay algunos municipios del interior del país que han tomado como una bandera de la seguridad vial la exigencia, sin excepciones, del uso de tan importante equipo de seguridad como así también el uso adecuado de este tipo de vehículos. Por eso es interesante observar cómo evoluciona la utilización de las motos, que se debe corregir, en que se debe educar y concientizar y como, cuando y donde se deben realizar los controles viales sobre este tipo de vehículos y sus usuarios.

2.1 Cantidad de usuarios por moto:

Es sabido que las motocicletas pueden ser usadas por una o dos personas dependiendo del tipo de moto de la que se trate. También es conocido que este tipo de vehículos son utilizados a nivel laboral (delivery, mensajería, servicios de emergencia), esparcimiento o como un simple medio de locomoción para el movimiento cotidiano. Sin embargo también es notorio, principalmente en el interior del país, que se las utiliza como un “vehículo de transporte familiar” infringiendo las normativas vigentes a cerca de la cantidad de pasajeros que pueden ser transportados ya que se ve afectada su estabilidad, capacidad de frenado y suspensiones. Es fácil darse cuenta hasta para el más neófito que hay motos que solo tienen capacidad y están autorizadas para transportar solo a su conductor, ya que tienen un solo juego de posapiés o pedalines (motos de cross, enduro o ciclomotores) y otras que permiten el transporte de un segundo pasajero ya que cuentan con otro

juego de pedalines traseros. Lo que es claro también es que la ley no permite el transporte de un tercer ocupante ni hay motos preparadas para hacerlo a nivel seguridad.

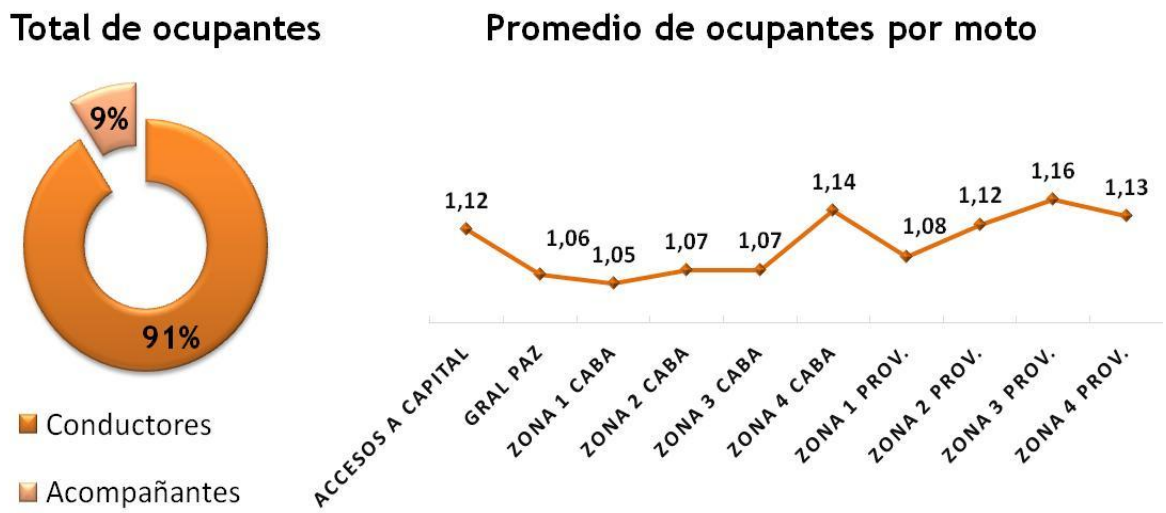

Imagen 3 – Promedio de ocupantes por moto

El resultado de la investigación nos mostró que en promedio el 91% de las motos transportaban solo a su conductor, el 9% transportaba pasajeros y que del total de las observaciones realizadas solo en el 0,3% de los casos había un tercer ocupante transportado.

Como puede verse en la imagen 3, el promedio de usuarios por moto relevado en las 15 zonas fluctuó entre 1,05 y 1,16 personas/vehículo. Esto da la pauta que en la zona metropolitana y en los días y horas relevadas, la motocicleta es utilizada principalmente como vehículo de traslado a los lugares de trabajo, como transporte de mensajería y como delivery de comidas.

2.2. Uso de casco

Sin dudas uno de los temas más preocupantes en el uso de una moto es la protección física adoptada por sus ocupantes. El casco, tal como se mencionó anteriormente, es un elemento vital y además obligatorio de acuerdo a lo pautado por nuestra ley de tránsito.
Al realizar nuestras observaciones hemos diferenciado las conductas de los conductores y de los acompañantes como así también los valores totales. Por otro lado debe aclararse que en este estudio hemos considerado que no había uso de casco cuando:

- No se lo tenía correctamente calzado en la cabeza
- Cuando el casco utilizado no era el correspondiente al uso de motocicletas (casco de obra, casco estilo militar, etc)
- Cuando directamente no se tenía colocado el casco

Luego de ciertas observaciones preliminares y también debido a la asistencia de nuestros equipos a los lugares de los siniestros y al simple transitar en la zona metropolitana, se empezó a

vislumbrar lo que se convirtió en la primera hipótesis de este trabajo. Esta fue que en las vías de alta velocidad (autopistas) que llegan a la Capital Federal y en la Av. Gral Paz el uso de casco era muy elevado y que este disminuía en cierta proporción al realizar la medición en la franja de 30 cuadras dentro de la CABA, profundizándose esta tendencia en la franja correspondiente al Gran Buenos Aires. Esta hipótesis se planteaba tanto para conductores como para acompañantes.

Los valores totales obtenidos para los ocupantes de las motocicletas (conductores y acompañantes) que tienen el casco correctamente atado muestran una sensible caída respecto a aquellos que lo tienen simplemente colocado, sin amarrar o mal amarrado. En la Imagen 4 puede verse claramente dicha merma.

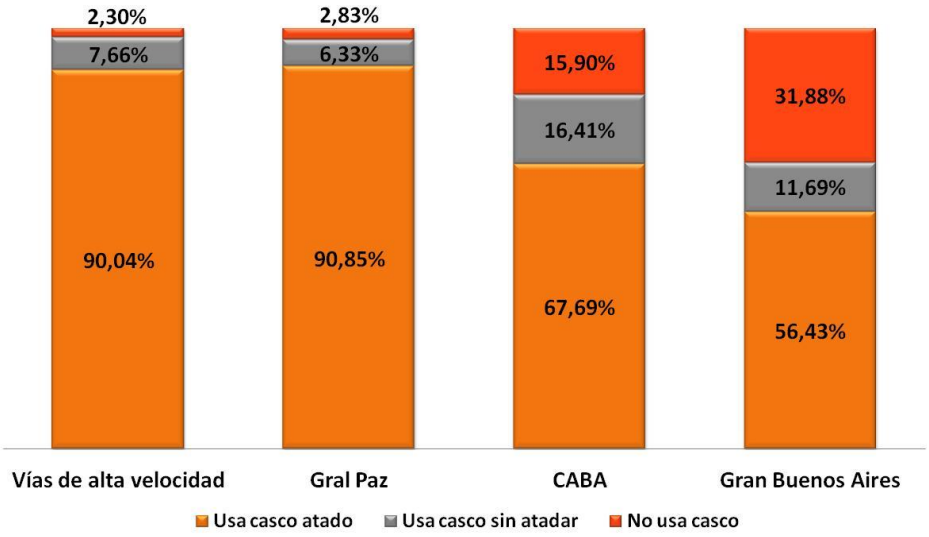

Imagen 4 – Uso de Casco Conductor y Acompañante atado agrupado

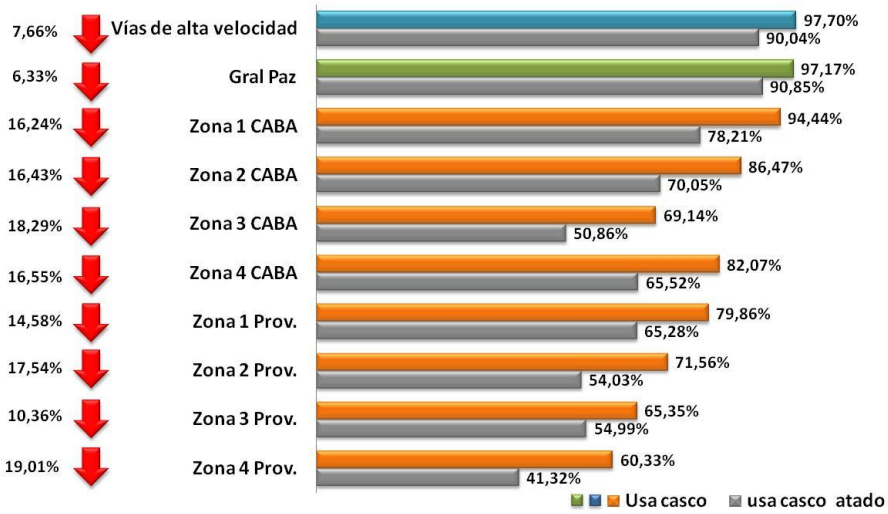

Imagen 5 – Uso de Casco Conductor y Acompañante atado por zonas

Al realizar la apertura por zonas vemos el panorama se torna altamente preocupante en varios sectores. Por ejemplo la Zona 3 de la CABA (Liniers, Mataderos) muestra que solo la mitad de los motociclistas usan casco y además se lo amarran a la cabeza convenientemente. Lo de esta zona es muy llamativo ya que solo la Zona 4 del lado de la Provincia de Buenos Aires (Villa Celina) muestra valores aún peores (41%) (Imagen 5)

En la Imagen 6 vemos como es la distribución del uso correcto del casco (bien colocado y amarrado) en las distintas zonas analizadas en el estudio.

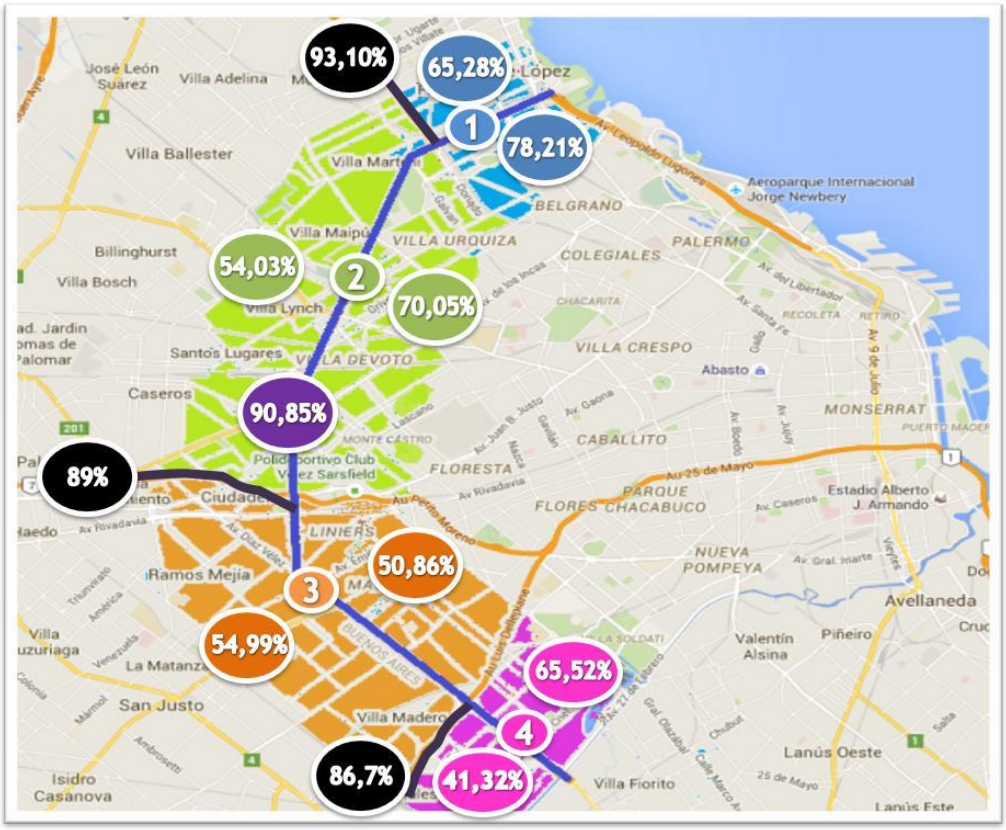

Imagen 6 – Uso de Casco Conductor y Acompañante atado por zonas

2.3. Uso de protección ocular

El artículo 40 de la Ley 24449 (Ley de Tránsito Nacional) que establece los "Requisitos para circular" expresa en su inciso J que:

j) Que tratándose de una motocicleta, sus ocupantes lleven puestos cascos normalizados, y si la misma no tiene parabrisas, su conductor use anteojos.

Fue por ello que en la investigación llevada a cabo este año agregamos como punto de observación el uso de protección ocular. Los valores obtenidos fueron por demás llamativos, ya que hemos escuchado infinidad de excusas para no usar casco, muchas de ellas atribuibles a la

omnipotencia de creer que “a mí no me va a pasar”, pero circular en moto, por cualquier calle o avenida, independientemente de la velocidad a la que se circule, implica una altísima posibilidad de sufrir el ingreso de todo tipo de partículas o insectos en los ojos lo cual puede desencadenar una lesión grave e incluso un siniestro vial.

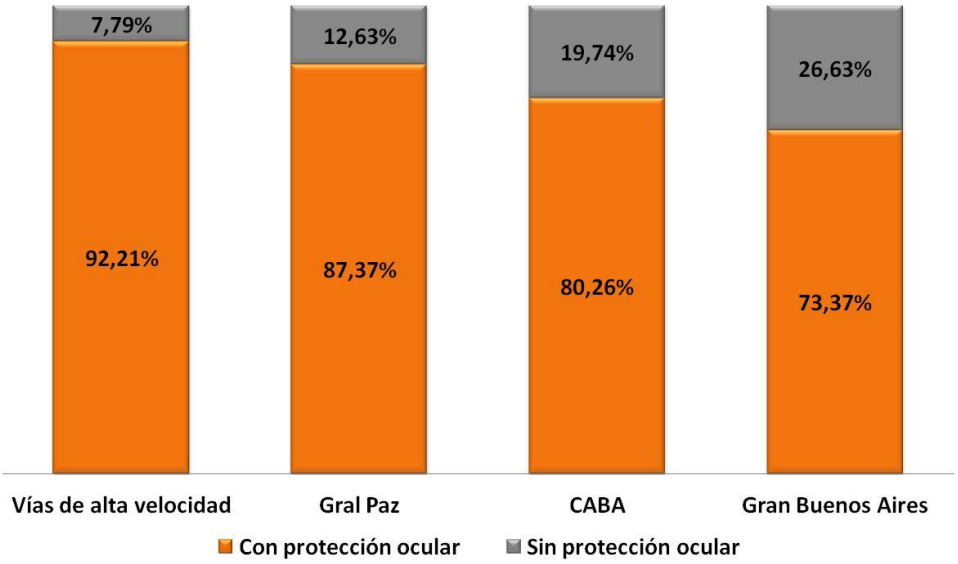

Imagen 7 – Uso de protección ocular por Conductor y Acompañante agrupado

En la Imagen 7 puede verse que aún en las vías de alta velocidad hay casi un 8% de los motociclistas que no usan la visera de sus cascos baja o llevan colocados anteojos o antiparras. En la Av. Gral Paz estos valores de no uso de protección ocular sube a casi el 13%.

En las franjas contiguas a esta última avenida la situación es aún peor. En la zona determinada dentro de la CABA solo 8 de cada 10 motociclistas protegen sus ojos. Del lado de la Provincia de Buenos Aires dichos números son más bajos, ya que más de uno de cada 4 usuarios de motos no utiliza protección ocular.

2.4. Uso de placas patentes

Hemos visto que por cuestiones de seguridad personal (security) se han generado normas o resoluciones para tratar de mejorar los controles. Es sabido que las normas sin controles terminan siendo “letra muerta”.

Es el caso, por ejemplo, de la Resolución 224/14 de la Provincia de Buenos Aires en la cual se expresa lo siguiente:

Establecer el uso obligatorio para acompañantes de motovehículos del chaleco reflectante y del casco reglamentario con el dominio del vehículo impreso, los que se ajustarán a las características técnicas estipuladas en el ANEXO ÚNICO que forma parte integrante de la presente.

Esta resolución, muy discutida por cierto, prácticamente no ha tenido resultados positivos en su espíritu de combatir el accionar de los denominados "motochorros" que realizan salideras bancarias, arrebatos o crímenes por encargo.

Por otro lado es de público conocimiento la cantidad de denuncias de robo de motos y el comercio que se ha montado alrededor de esta actividad ilícita, ya sea por la venta de las motos completas o por la comercialización de las motopartes

Fue por ello que quisimos analizar cuestiones básicas como por ejemplo la presencia de las chapas patentes y su correcta ubicación en la motocicleta. Esto es algo básico y fundamental, de control simple por su gran visibilidad y que además está expresado en la ley nacional de tránsito y en las respectivas leyes provinciales. La Ley 24449, en su artículo 40 (requisitos para circular) inciso d), expresa:

d) Que el vehículo, incluyendo acoplados y semirremolques tenga colocadas las placas de identificación de dominio, con las características y en los lugares que establece la reglamentación. Las mismas deben ser legibles de tipos normalizados y sin aditamentos;

En nuestras observaciones consideramos que la norma se infringía tanto cuando falta la chapa patente como cuando está colocada en un lugar inapropiado (debajo del guardabarro trasero o en el lateral de la moto)

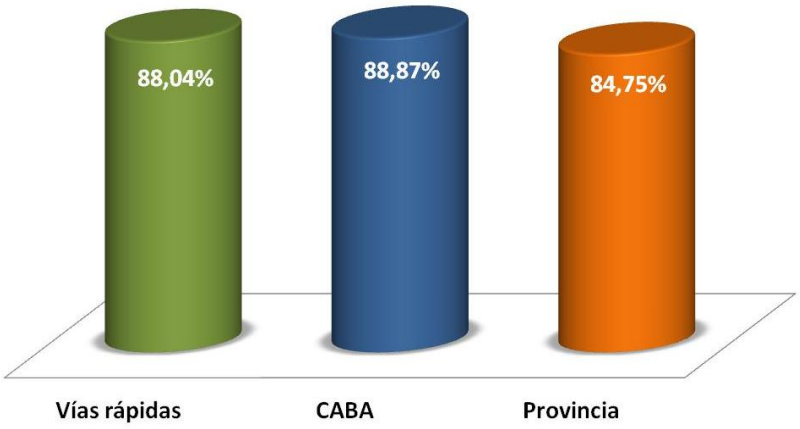

Imagen 8 – Uso de placa patente agrupado 2016

En la Imagen 8 vemos en forma agrupada la correcta portación de la placa patente tanto en las vías de alta velocidad más la Av. Gral Paz, y en ambas franjas linderas con esta última avenida tanto del lado de la CABA como de la Provincia de Buenos Aires.

En la Imagen 9 vemos la apertura de la correcta portación de la placa patente en cada una de las zonas analizadas durante el año 2016. Se aprecia que los valores son bastante parejos en todas las áreas. Los mejores resultados se encontraron en la Zona 1 de la CABA (92,83%) y los peores en la Zona 3 también de la CABA (81,10%).

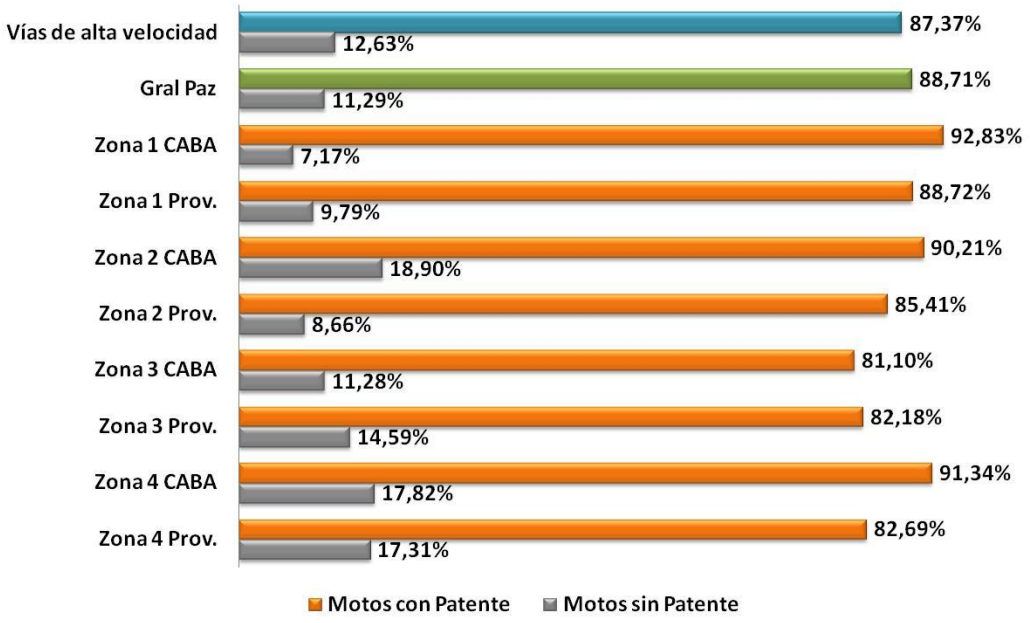

Imagen 9 – Uso de placa patente por zonas

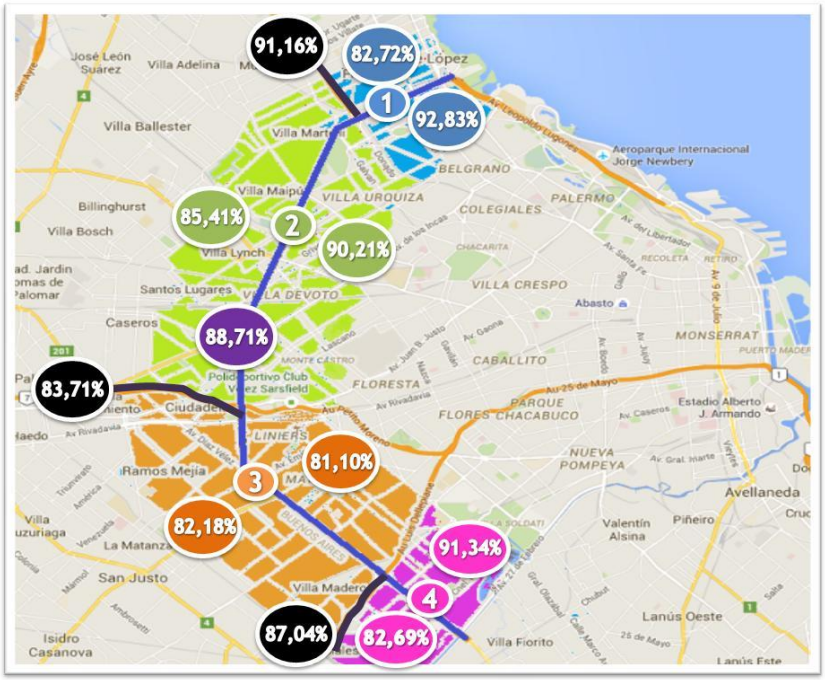

Imagen 10 – Uso de placa patente por zonas

En la Imagen 10 puede apreciarse el porcentaje de uso correcto de la placa patente sobre el mapa de las zonas analizadas.

Se cae de maduro que si no existe control por parte de las autoridades de la portación de la chapa patente mucho menos se controlaran otras cuestiones como por ejemplo el uso de chalecos o el grabado del número de matrícula en ellos como así también en el casco. Es llamativo que aunque se declame el control y lucha contra la actividad delictiva de los motochorros, en los últimos 2 años el uso de la placa no solo no mejoró sino que empeoró entre 3 y 5% en las distintas zonas analizadas.

Conclusiones:

Del presente trabajo de investigación se desprenden las siguientes conclusiones:

1. El uso de casco por parte de los conductores en vías de alta velocidad que llegan a la Capital Federal cruzando la Av. Gral. Paz y en esta misma avenida es muy alto, del orden del 98% pero este porcentaje cae al 90% si consideramos que el casco esté debidamente amarrado.
2. Los controles que se realizaron oportunamente en la CABA sobre el uso de casco hace que los valores sean superiores a los observados en la franja analizada del lado de la Provincia de Buenos Aires. Los valores de uso de casco en la franja considerada en la CABA llegan al 84% pero si consideramos la correcta colocación y amarre del mismo vemos que uno de cada tres motociclistas no usa la protección para su cabeza adecuadamente
3. No obstante lo anterior, se observan zonas en la CABA (Liniers, Mataderos) que el uso del casco tiene niveles muy pobres, de solo el 70% que cae al 50% si consideramos el casco correctamente amarrado.
4. En la Provincia de Buenos Aires también hay un fenómeno socio-cultural que se refleja en las zonas en las que se dividió el estudio. Las zona 1 (Norte) tiene el mejor índice de uso de casco, próximo al 80% pero si consideramos el casco correctamente amarrado vemos que un tercio de los motociclistas no usan la protección adecuadamente. El polo opuesto es la Zona 4 (Sur), próxima al Riachuelo, donde solo 4 de cada 10 motociclistas usan el casco apropiadamente.
5. El hecho de tener puesto un casco, aún bien amarrado, no implica que este vaya a tener una buena prestación al momento del impacto ya que se usan cascos no homologados, del tamaño inadecuado y en malas condiciones de mantenimiento.
6. Como conclusión principal sobre el uso de cascos podemos decir que se observa un fenómeno similar al del uso del cinturón de seguridad en vehículos automotores. La gente usa mayormente el casco y el cinturón de seguridad en vías de alta velocidad ya que no tienen conciencia de las consecuencias de un siniestro a baja velocidad.

7. La moto en la zona metropolitana no se ha transformado aún en un vehículo de transporte familiar como se ha observado en el interior del país y en el segundo y tercer cordón del conurbano bonaerense. Solo en el 0,3% se observó un tercer ocupante en la moto y en promedio solo el 9% de las motos transportaba a dos personas. Por lo tanto queda claro que en las zonas evaluadas las motocicletas son mayoritariamente un vehículo de traslado unipersonal y/o de trabajo principalmente para mensajerías y delivery.
8. El uso de protección ocular, estipulada por ley, no se cumple ni se controla. En las vías de alta velocidad casi un 8% de los motociclistas no protegen sus ojos mientras que en la zona evaluada en la Provincia de Buenos Aires estos valores llegan a un alarmante 26%.
9. La portación de la placa patente, otro ítem exigido por la ley, no se cumple en promedio en 14 de cada 100 motos. La preocupación por la delincuencia que utiliza este medio de movilidad no se condice con los controles visuales que podrían realizarse fácilmente si se utilizaran policías motorizados que con decisión hicieran cumplir lo establecido en nuestras normativas

Consejos para usuarios y autoridades:

- Para mejorar las condiciones de uso de la motocicleta es fundamental capacitar al motociclista sobre la forma de operación de las mismas
- Se debe trabajar mucho más en la educación vial y en la concientización de los actuales y futuros motociclistas, sobre todo en las formas de conducción y en la utilización de las protecciones corporales adecuadas.
- Se deberá concientizar a los motociclistas sobre el uso de ropa que brinde buena protección a todo su cuerpo y recalcar que no es solo llevar el casco correctamente colocado en la cabeza sino que hay que insistir en que:
  1. El casco sea homologado
  2. El casco sea del talle adecuado para la cabeza del usuario
  3. El casco se abroche firmemente con su correaje en la zona del mentón a fin de evitar su desprendimiento al momento de una caída o impacto.
- Es fundamental ser muchísimo más riguroso en el control documental de los motociclistas, ya que hay un alto porcentaje de usuarios que ni siquiera tienen licencia para conducir
- También es importantísimo ser mucho más exigente a la hora de otorgar las licencias de conducir para las distintas categorías de motos. No puede continuar sucediendo que el examen práctico para otorgar una licencia de conducir para una moto de más de 300 cc. consista únicamente en realizar un slalom entre 4 conos sin apoyar los pies en el piso.
- Se deben implementar controles dinámicos, que se muevan al ritmo del tránsito, para poder apreciar conductas de manejo temerarias, falta de placas patentes, protección visual, etc.

- Estos controles deberían focalizarse en las áreas de peores resultados según lo relevado por este estudio, preferentemente en zonas barriales, en horas del mediodía. Por supuesto que en el resto de lugares y horarios también deben realizarse controles permanentes pero tal vez con menor intensidad.
- Se deberá instruir a las autoridades de control para que prediquen con el ejemplo, para que tomen un rol pedagógico y para que apliquen la ley de acuerdo a lo que esta establece.

Datos de la Investigación:

Fecha de realización: enero de 2016
Personal afectado a la investigación: 4 personas
Espacio muestral: 10.984 casos