

Plan Metropolitano de Seguridad Vial para Motociclistas.



Buenos Aires Ciudad



Vamos Buenos Aires

Jefe de Gobierno

Horacio Rodríguez Larreta

Ministro de Desarrollo Urbano y Transporte

Franco Moccia

Secretario de Transporte

Juanjo Mendez

Subsecretaria de Movilidad Sustentable y Segura

Paula Bisiau

Gerente de Educación Vial

Pablo La Spina

Carta	pág. 2
Introducción	pág. 5
Metodología CAF - Visión Compartida	pág. 7
Las motos: vulnerabilidad y particularidades	pág. 9
Puntos débiles y fuertes	pág. 10
Parque vehicular	pág. 11
Siniestralidad de la moto en Argentina	pág. 12
Análisis del estado de situación de los 5 municipios y la Ciudad de Buenos Aires	pág. 14
Características generales por jurisdicción:	pág. 15
Ciudad de Buenos Aires	pág. 15
3 de Febrero	pág. 16
Lanús / Pilar	pág. 17
Quilmes/ Vicente López	pág. 18
Propuesta de Acciones Coordinadas	pág. 20
Necesidades por cubrir	pág. 21
Acciones de cada municipio:	pág. 22
Ciudad de Buenos Aires	pág. 22
3 de Febrero	pág. 23
Lanús	pág. 24
Pilar	pág. 25
Quilmes	pág. 26
Vicente López	pág. 27
Conclusiones	pág. 28
Agradecimientos	pág. 29

Plan Metropolitano de Seguridad Vial para Motociclistas

En el marco de la promoción de la **Movilidad Sustentable y Segura en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA)**; con el abordaje de una problemática que se presenta en la mayoría de las grandes ciudades, la **Ciudad de Buenos Aires** en conjunto con los municipios de **Tres de Febrero, Lanús, Pilar, Quilmes y Vicente López**, delinearon un plan de trabajo para mejorar las condiciones de seguridad vial de los motociclistas.

El **Área Metropolitana de Buenos Aires** es la zona que agrupa la mayor cantidad de población del país. Quienes se trasladan dentro de esta región, en general, residen en un municipio, trabajan o estudian en otro, y visitan a un familiar en un tercero. En estas circunstancias, la opción de la moto se presenta como una solución ágil, económica e independiente para moverse por este aglomerado urbano. Según la DNRPA¹, entre 2009 y el 2016 el parque de motos creció en el país más de 130%; lo que modificó la composición del parque vehicular e impactó, por consiguiente, en los índices de la siniestralidad vial².

Sólo en la Ciudad de Buenos Aires los motociclistas representaron alrededor de un **40% de las víctimas fatales en 2016**³, y esta es una estadística que se repite a nivel mundial: los conductores de motos junto con los peatones, son los usuarios más vulnerables del tránsito ya que están expuestos a un mayor riesgo, al no contar con una carrocería que los proteja.

Esta realidad pone de manifiesto la necesidad de un plan de acción, y de afrontar el desafío que esto plantea, con el único fin de salvar vidas. Es por ello que se trabaja bajo el concepto de **Visión Cero**, que postula que ninguna víctima fatal ni herido grave es aceptable. A su vez, al constituir una problemática en común entre todos los que habitamos en el AMBA, si un municipio trabaja solo no podrá lograr un cambio real. La adopción y promoción de conductas seguras es una responsabilidad del gobierno y de todos los que se mueven por las calles. Por eso, es necesario trabajar juntos y en forma coordinada entre el sector público, privado y la sociedad civil: motociclistas, autoridades de ordenamiento y control, salud, transporte, actores clave del sector privado y ONGs de cada una de las jurisdicciones.

Trabajar para mejorar la seguridad vial implica considerar todos los elementos que la componen, desde el diseño de la infraestructura, el respeto a la norma y la formación en la conducción segura hasta el compromiso ciudadano que genera un cambio cultural.

A modo de diagnóstico, este documento pone de manifiesto datos e indicadores que permiten comprender integralmente determinados escenarios; entendiendo así los distintos contextos y realidades de cada municipio para la elaboración de planes de seguridad vial para motociclistas, con el objetivo de proteger a estos usuarios.



Juanjo Mendez
Secretario de Transporte
Secretaría de Transporte
Ministerio de Desarrollo
Urbano y Transporte
Gobierno de la Ciudad
de Buenos Aires



Diego Valenzuela
Intendente
Partido de Tres de Febrero
Provincia de Buenos Aires



Néstor Grindetti
Intendente
Partido de Lanús
Provincia de Buenos Aires



Nicolás Ducoté
Intendente
Partido de Pilar
Provincia de Buenos Aires



Martiniano Molina
Intendente
Partido de Quilmes
Provincia de Buenos Aires



Jorge Macri
Intendente
Partido de Vicente López
Provincia de Buenos Aires

1 Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad del Automotor y de Créditos Prendarios.
2 DNRPA, Evolución del parque automotor en la República Argentina.
3 Observatorio de Seguridad Vial de la Ciudad de Buenos Aires, "Informe Estadístico sobre la Siniestralidad Vial en la Ciudad de Buenos Aires", 2016.



Introducción

Las diversas transformaciones económicas, sociales, culturales y políticas ocurridas en los últimos tiempos han impactado en la movilidad de los entornos urbanos y, con ésta, en la seguridad vial en todas sus áreas programáticas. Ejemplo de ello es el caso de las motos, que como se demostrará a lo largo de este documento, ha modificado la estructura del tránsito en varias ciudades.

La demanda creciente de motos está relacionada a distintas variables que se vinculan directamente con su uso, entre los que se encuentran:

- a) **Transporte personal:** se utiliza fundamentalmente como medio sustituto del transporte público⁴, y a su vez, a diferencia de otros medios de transporte personales, cuenta con mayor rapidez y un precio accesible.
- b) **Esparcimiento:** aquí la demanda es menos sensible a las variaciones en los precios, pero se encuentra muy ligada a los ingresos y a la evolución del crédito, sobre todo en los sectores de mayor poder adquisitivo.
- c) **Delivery⁵ y mensajería:** tienen un rol fundamental en la evolución del consumo, la actividad económica y los ingresos.

En los últimos años, se ha facilitado el acceso a la compra de motos a grandes sectores de la sociedad a nivel mundial, y sus consecuencias son notables en lo que refiere a la seguridad vial. Incluso en países como España, que lograron disminuir exitosamente la cantidad de víctimas en siniestros -entre los años 2003 y 2007 se logró un descenso de fallecidos del 31%- , se observó un crecimiento en la cantidad de víctimas por incidentes viales de motos para el mismo período- del orden del 77%⁶.

Por lo tanto, resulta necesario implementar políticas a medida apuntando a cada tipo de usuario y entendiendo cada necesidad en particular sin descuidar una mirada global e integral de lo que implica conducir una moto. Es necesario considerar este tipo de vehículo como un protagonista consolidado de la vía pública que, como tal, demanda una especial atención y un tratamiento particular.

⁴ Rodríguez, D. A., Santana, M., & Pardo, C. F. "La motocicleta en América Latina: caracterización de su uso e impactos en la movilidad en cinco ciudades de la región". Bogotá, 2015.

⁵ Servicios de distribución de mercaderías.

⁶ Observatorio Nacional de Seguridad Vial. "Plan Estratégico para la Seguridad Vial de Motocicletas y Ciclomotores". España: Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior, 2015.



Metodología CAF - Visión Compartida

Desde 2013 el Banco de Desarrollo para Latinoamérica (CAF) promueve que las ciudades adopten una postura activa frente a la situación vial de los motociclistas y elaboren planes de acción que aborden de manera integral el tratamiento de los factores de riesgo entre usuarios vulnerables.

En este sentido, la decisión de armar un plan específico para la seguridad vial de las motos se basó en un esquema de trabajo que promueve la visión compartida tanto de la problemática, como de las soluciones propuestas.

En este escenario es fundamental el trabajo de la administración pública y la colaboración de todos los agentes sociales y económicos implicados para delinear acciones tendientes a revertir los siniestros de las motos.

La metodología CAF utilizada se resume en cinco fases principales:

- Fase ① Lanzamiento del proyecto:** Se analiza la viabilidad para la elaboración del Plan. Se identifican actores políticos, institucionales y usuarios. Se conforma el equipo de trabajo con los expertos que guiarán el proceso en cada municipio.
- Fase ② Mapeo de Actores y Encuesta:** Se presenta la propuesta y metodología de trabajo a todos los actores invitados. Se realiza una encuesta de opinión sobre los principales problemas y las propuestas para trabajarlos.
- Fase ③ Organización del Taller Participativo:** Se lleva a cabo un taller con todos los actores vinculados a las motos donde se aborda la problemática del sector y las medidas propuestas para revertirla. Cada municipio invita a los actores claves y su equipo recopila toda la información levantada en la mesa.
- Fase ④ Elaboración del Plan:** Se recopila y analiza la información con el fin de elaborar el documento a publicar y presentar el plan estratégico. El mismo debe especificar claramente las acciones a realizar, los responsables de las mismas y de su seguimiento. Se facilitará un espacio de devolución y presentación hacia los participantes para su validación y puesta en conocimiento público.
- Fase ⑤ Proceso de seguimiento y control del Plan:** Una vez implementados los lineamientos del Plan, resulta indispensable el diseño de una estrategia de seguimiento y control en conjunto que ayude a identificar avances y limitaciones para posibles ajustes.



Las motos: vulnerabilidad y particularidades.

La vulnerabilidad de las motos está relacionada principalmente a:

- La exposición del conductor y del pasajero a la caída o al impacto, ante la particularidad de estos vehículos para encontrar su punto óptimo de equilibrio en el desarrollo dinámico de la velocidad.
- La velocidad potencial y la visibilidad parcial de los mismos en la dinámica del tránsito con otros usuarios (principalmente automóviles, camiones y colectivos)⁷.

Si además se consideran aspectos particulares de la cultura vial, tanto individual como grupal, el cúmulo de agravantes sobre esa vulnerabilidad se amplía considerablemente. Puntualmente, la conducta de manejo y la falta o mal uso de elementos de seguridad obligatorios mínimos, como el casco o calzado adecuado, son algunas de las cuestiones que incrementan el riesgo exponencialmente.

Sin embargo, la mayor vulnerabilidad de quienes se movilizan en moto requiere una proactividad particular sobre las acciones preventivas en el manejo y la utilización -obligatoria y opcional- de toda protección disponible para minimizar los efectos de probables caídas o impactos.

Motos: puntos débiles y fuertes

Puntos fuertes

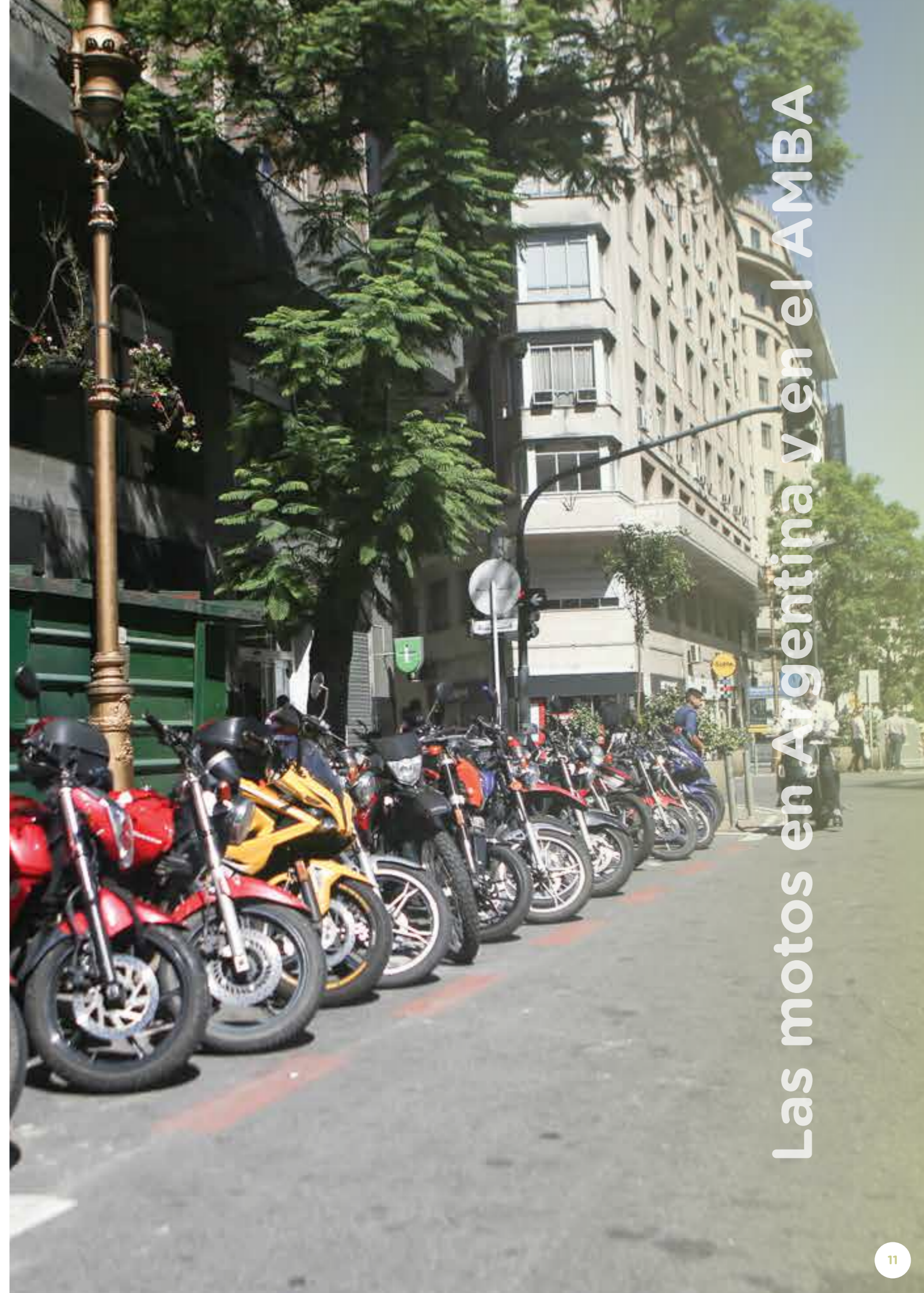
- Precio competitivo.
- Accesibilidad económica asociada al financiamiento a largo plazo.
- Bajos costos de funcionamiento y mantenimiento.
- Tiempos de desplazamiento muy convenientes.
- Menor uso del espacio público.
- Disponibilidad de movimiento. Comodidad puerta a puerta.
- Utilidad para actividades logísticas de baja intensidad como mensajería, reparto a domicilio, etc.
- Menor impacto ambiental.

⁷ Agencia Nacional de Seguridad Vial: Plan Estratégico de Seguridad Vial para Motovehículos (2012). Argentina.

Puntos débiles

- Siniestralidad: los pasajeros, incluyendo al conductor, son especialmente vulnerables.
- La gravedad de las lesiones y los costos económicos y humanos asociados son un problema social.
- Conflicto con otros actores de la vía, relacionados con los peatones, ciclistas y automovilistas. Complejización de la convivencia con otros usuarios de las vías.
- Bajo uso del casco en el país, en comparación con otros países de la región⁸. Uso de casco inadecuado o de baja calidad.
- Uso inadecuado de la moto (transporte de mayor cantidad de personas al previsto en el vehículo o transporte de carga).
- Inadecuada mantención mecánica del vehículo. Falta de control del estado de las ruedas, frenos y luces.
- Bajo respeto de los límites de alcohol permitidos, tanto para conductor como para acompañante.
- Mal estacionamiento de la moto, lo cual implica un problema para los peatones.
- Circulación indebida por veredas.
- Circulación indebida por ciclovías.

⁸ Dirección Nacional de Observatorio Vial. "Estudio Observacional del comportamiento de conductores y ocupantes de vehículos de 4 (o más) y 2 ruedas", 2016.

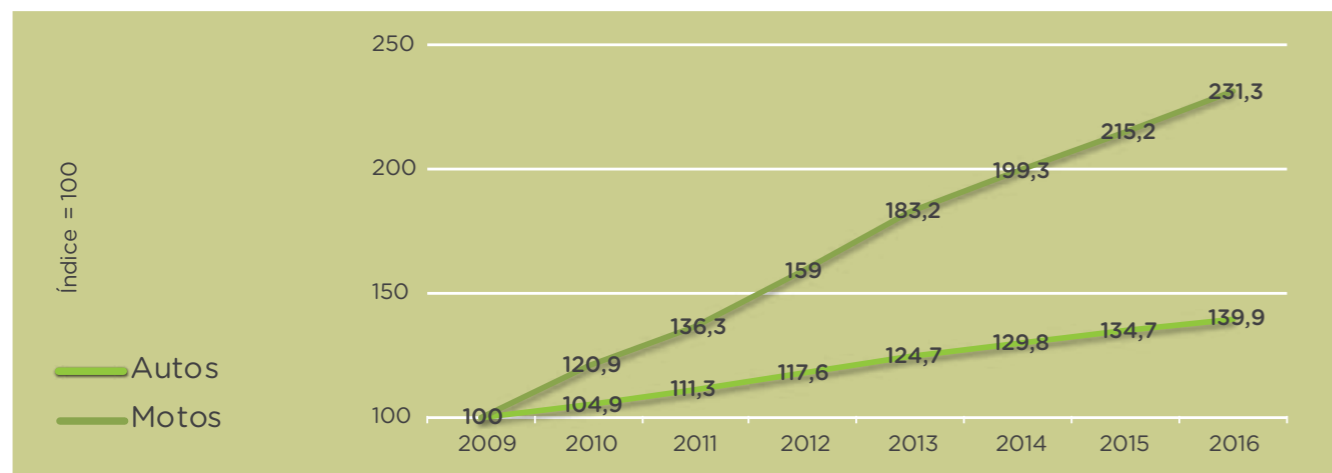


Parque vehicular

Con respecto al parque vehicular es necesario tener en cuenta que, para el período 2009-2016, los parques de autos y motos han atravesado un crecimiento con características diferentes⁹.

Mientras que el parque de autos aumentó alrededor de 13M de unidades en el año 2009 a casi 19M en el año 2016 (mostrando una evolución de alrededor del 40%); el parque de motos durante ese mismo período pasó de 3M en el año 2009 a casi 7M en el año 2016 (Ver Gráfico N° 1) representando un crecimiento exponencial de más del 130%.

Gráfico N° 1: Evolución del parque de autos y motos entre 2009 y 2016, en porcentajes.



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la DNRPA.

Estos números nos permiten mostrar que, mientras en el año 2009 había en Argentina 22 motos por cada 100 autos, en el año 2016 ese número se elevó a 37 motos por cada 100 autos. El parque de motos pasó de representar 18% del total en el año 2009 a 27% en 2016.

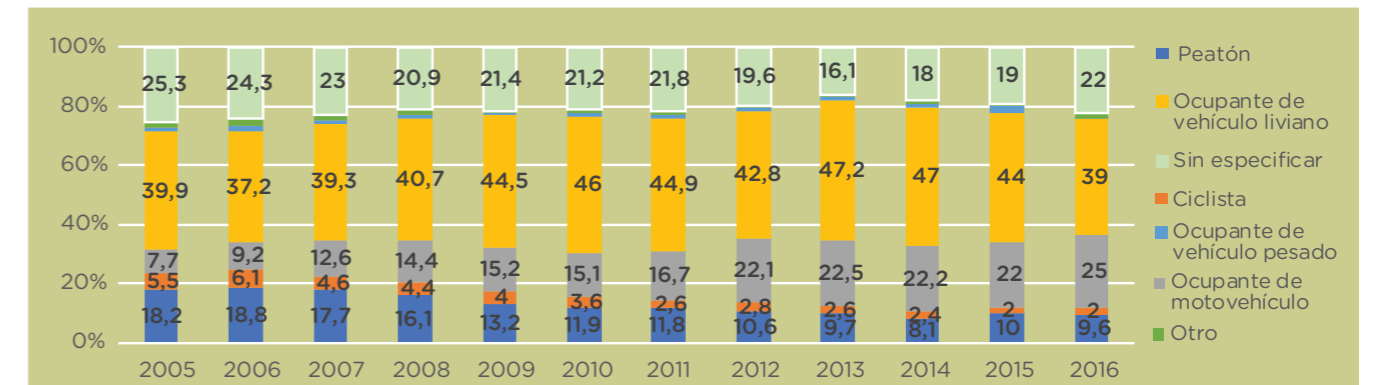
En este marco, la seguridad de los motociclistas es una preocupación importante en la Argentina en general, y para la Región Metropolitana en particular, ya que en zonas urbanas aparece como una opción de movilidad ágil, económica e independiente.

⁹ www.dnrpa.gov.ar/portal_dnrpa/estadisticas/rsss_tramites/tram_prov.php?origen=portal_dnrpa&tipo_consulta=inscripciones

Siniestralidad de la moto en Argentina

Con respecto al perfil de siniestralidad en el país, según datos publicados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial para el período 2005-2016¹⁰, el número de víctimas fallecidas ocupantes de autos livianos se mantuvo estable; sin embargo, el número de víctimas fatales en moto aumentó para el mismo período un 17,3%; es decir, en 2005 representaron 7,7% del total de los fallecidos y para 2016 aproximadamente el 25% de los mismos (Ver Gráfico N° 2).

Gráfico N° 2: Evolución de víctimas fatales por siniestros viales según tipo de usuario. En porcentaje. Total Nacional. Período 2005-2016



Fuente: Informe de Situación de la Seguridad Vial en la Argentina, Dirección Nacional de Observatorio Vial, Ministerio de Transporte de la Nación. Argentina, 2018.

Adicionalmente, como puede observarse en el siguiente gráfico; entre 2008 y 2014 la participación de motos en siniestros pasó de 12% en 2008 a 24% en 2014, presentando un incremento de alrededor de 100%, según datos publicados por el Observatorio Vial Nacional¹¹.

Gráfico N° 3: Participación de motovehículos en siniestros viales



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la ANSV. Año 2014.

Los números reflejan que, junto con la evolución del parque de motos, hubo un incremento en la proporción de siniestros como en la cantidad de fallecidos usuarios de la moto.

¹⁰ Dirección Nacional de Observatorio Vial, Ministerio de Transporte de la Nación, "Situación de la seguridad vial en Argentina". Argentina, 2018.

¹¹ <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/observatoriovial>

Análisis del estado de situación de los 5 municipios y la Ciudad de Buenos Aires.

En base a trabajos realizados en campo como así también a reuniones y comunicaciones mantenidas entre las diferentes áreas específicas de cada municipio, se concluyó que hay un amplio espacio para trabajar y desarrollar iniciativas en lo que a la seguridad de los motociclistas se refiere. Desde la concientización y formación para su conducción, hasta el control, y en especial el trabajo de recolección y procesamiento de información, lo que permite evaluar, priorizar y monitorear mejoras en la condiciones de vida.

Particularmente hay que tener en cuenta la heterogeneidad de cada distrito no sólo en términos socio-demográficos sino también en lo que refiere a las esferas políticas y económicas, que sin lugar a dudas impactan en todo lo que a Seguridad Vial se refiere, y más aún en un tema tan específico como lo son las motos.

La Provincia de Buenos Aires tuvo un registro de 1540 fallecidos durante 2016 -según un informe presentado por la ANSV en conjunto con el Ministerio de Transporte de la Nación en el marco del día de la Seguridad Vial¹²-, representando aproximadamente el 30% de todos los fallecidos en siniestros viales del país.

En lo que respecta a los motociclistas, se presentan los datos disponibles sobre la seguridad vial en la Ciudad de Buenos Aires y en los cinco municipios que participan en el proyecto:

Municipio	Población	Parque motos	Parque vehicular	% Parque motos sobre el total	Total motociclistas lesionados	Total motociclistas fallecidos	Total fallecidos por siniestro vial	% motociclistas fallecidos sobre el total	Tasa de motociclistas lesionados c/10mil motos	Tasa de motociclistas fallecidos c/10mil motos	% Uso de casco
CABA	3.054.267	226.782	1.686.651	13	9.734	28*	70*	40	429,2	1,2	84
TRES DE FEBRERO	343.877	14.000	54.000	26	s/d	3	12	25	s/d	2,1	s/d
LANÚS	459.263	30.284	153.991	20	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d
PILAR	400.000	35.000	108.497	32	s/d	s/d	15	s/d	s/d	s/d	s/d
QUILMES	582.943	45.699	199.322	23	911	s/d	s/d	s/d	199,3	s/d	65
V. LÓPEZ	269.420	29.947	171.320	17	19	1	2	50	6,3	0,3	90

Fuente: Autoridades de cada municipio. Años 2016 y 2017.

12 Informe estadístico 2016. Víctimas fatales por siniestros viales, Dirección Nacional de Observatorio Vial, junio 2018, versión 2. Disponible en: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/informe_estadistico_2016_-_version_2.pdf

La implementación de un Plan Metropolitano de Seguridad Vial para Motociclistas requiere definiciones a mediano y largo plazo, así como compromisos políticos y de gestión. Sin lugar a dudas, requiere de un proceso de trabajo mancomunado entre las autoridades, los técnicos especialistas, las diferentes áreas de gobierno y la ciudadanía.

Aún en el caso de la Ciudad de Buenos Aires, donde existe un plan puntual para este tipo de medio de transporte, es necesario continuar trabajando para disminuir las muertes de sus usuarios. Hay una característica transversal a todos los distritos involucrados en este estudio: los datos estadísticos, cuando existen, no son suficientemente sólidos. Este aspecto es un factor determinante que sin lugar a dudas se debe ajustar para el trabajo futuro.

Por último, hay dos aspectos importantes para considerar, además de lo referido a la seguridad vial: por un lado, el uso de las motos que funcionan como “delivery” o herramienta de trabajo y su regulación correspondiente, y por el otro, el problema que afrontan los distritos con las motos secuestradas, ya que los mecanismos para proceder a la destrucción y compactación de los mismos es complejo en términos operativos.

Características generales por jurisdicción

CIUDAD DE BUENOS AIRES



- Registra un total de aproximadamente **8 millones de viajes diarios** en todo su territorio.
- Realizó un **Plan específico para motociclistas** durante los años 2013-2015.
- Posee un **Observatorio de Seguridad Vial** que publica sus reportes y estudios en la página oficial de la Secretaría de Transporte¹³.
- Realizó en el año 2016 un estudio de comportamiento respecto del uso correcto de casco, que arrojó como resultado que el 85% de los conductores y el 77% de los acompañantes lo usan de forma correcta.

13 <http://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/plan-de-seguridad-vial/compromiso-ciudadano/observatoriovial>

- Implementó la zona de detención segura para motociclistas a fin de ordenar la circulación y mejorar la seguridad de estos usuarios en las principales avenidas.
- Posee una prueba práctica para la obtención de la licencia de motos acorde a los estándares recomendados internacionalmente por la Carta Iberoamericana sobre Licencias de Conducir¹⁴.
- En el 2016 se otorgaron 9.034 licencias para motos y se renovaron otras 35.194.
- Se difundieron mensajes con el foco en utilizar el casco y en evitar colocarse en puntos no visibles para los vehículos de 4 ruedas.
- Durante 2016 y 2017 se llevó adelante un plan de controles específicos sobre los motociclistas. Se labraron 3.584 infracciones por no uso de casco y se retuvieron 2.808 motos por mal estacionamiento en espacio público o falta de documentación.
- Se realizaron acciones en conjunto con Asociaciones de Trabajadores en moto a fin de mejorar la seguridad de estos mientras circulan en la Ciudad.
- Se sancionó la Ley N° 5.526 en 2016 que regula la entrega de alimentos y los servicios de mensajería realizados en moto.

TRES DE FEBRERO



- 26% del parque vehicular está compuesto por motos, alrededor de 14 mil sobre un total de 54 mil vehículos.
- No hay datos de siniestralidad desagregados por usuarios.
- De 940 infracciones labradas en 2016 a motos, 55% se concentran en falta de documentación.
- Aumentó un 300% la cantidad de infracciones en 2017.

14 http://conapra.salud.gob.mx/Normatividad/Referencias/CARTA_IBEROAMERICANA.pdf

LANÚS



- 22% de los atendidos en la guardia del Hospital Evita relacionados con siniestros viales están asociados a motos.
- Existe la Dirección General de Seguridad Vial¹⁵.
- No hay datos de siniestralidad.
- Desarrolló un Plan de Movilidad Sustentable en donde sería recomendable incluir a las motos de forma específica.
- Existe un proceso de mejora en el mecanismo de obtención y evaluación de licencias (teórico y práctico).

PILAR

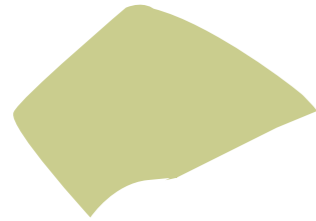


- 32% del parque automotor son motos.
- En el año 2015, el 15% (6.410) del total de las licencias de conducir emitidas correspondió a las categorías de moto.
- Respecto a características particulares del municipio, se resaltan zonas rurales de baja densidad.
- En septiembre 2017 se creó el Observatorio local de Seguridad Vial¹⁶.
- Entre los meses de septiembre a noviembre de 2017, se registraron 222 hechos de tránsito, de los cuales, 53% (118) involucraron a un motociclista.

15 <http://lanus.gob.ar/fichas/70>

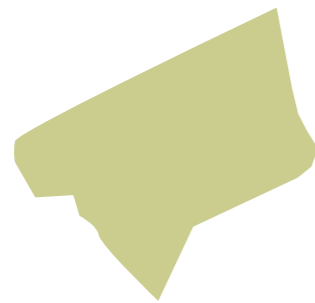
16 <http://www.pilar.gov.ar/inicio/gobierno-municipal/transporte/observatorio-vial/>

QUILMES



- 23% del parque total activo de vehículos son motos.
- Casi 20% de las licencias de conducir nuevas son para motociclistas.
- En 65% de los siniestros viales en los que participó un automóvil también lo hizo una moto.
- El 65% de las infracciones se concentran en falta de documentación (licencia, seguro, cédula verde).
- El 55% de los motociclistas hace un correcto uso del casco.
- Se realizan escuelas de manejo seguro en moto con el apoyo de la comunidad motociclista y de las empresas del relacionadas al motociclismo.

VICENTE LÓPEZ



- Posee una prueba práctica para la obtención de la licencia de motos acorde a los estándares recomendados internacionalmente.
- 17% del parque total activo de vehículos son motos.
- Las licencias de conducir para motociclistas han ido aumentando desde 2013 a 2016 un 12%.
- Distintas campañas de concientización y el control de los rodados han incrementado el uso del casco hasta llegar al 90% y disminuir las víctimas fatales.
- Llevaron a cabo la firma de un convenio con la Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial y tienen funcionando el Observatorio Vial de Vicente López.
- Es un municipio que es atravesado diariamente por más de 300 mil vehículos.
- Durante 2015, 2016 y 2017 se llevó adelante un programa de controles específicos sobre motociclistas. Se labraron 284 infracciones por no uso de casco, y se retuvieron 3.790 motos por mal estacionamiento o falta de documentación y/o casco.



Propuesta de acciones coordinadas

En las distintas jurisdicciones se han identificado algunas falencias coincidentes y se han determinado acciones a seguir. Por ello se propone aunar esfuerzos y colaborar como mínimo en 3 medidas:

- **Campañas de comunicación dirigidas a los motociclistas y a la ciudadanía en general para tomar conciencia del riesgo que corren los motociclistas.**

La campaña tendría que priorizar dos enfoques concretos: la convivencia con los otros vehículos en la calle y la protección de los motociclistas con el uso de casco y equipamiento de protección.

- **Mesa de trabajo sectorial de la moto.**

Cada jurisdicción y autoridad competente creará una mesa en la que convocará periódicamente a los actores involucrados en la problemática. Se convocará a quienes ya fueron identificados durante la elaboración de este plan, y también a nuevos actores, a fin de mantener reuniones y tratar y analizar proyectos. Debe proponerse un diálogo con periodicidad conocida y cumplirla.

Se sugiere pensar en: Agentes de Tránsito, Policía provincial y comunal, Licencias, Tránsito y/o Transporte, Educación Vial, Observatorio Vial, asociaciones de familiares de víctimas, a los sindicatos de repartidores y mensajeros en moto (si los hay), así como a los clubes de motociclistas.

- **Observatorio Local de Seguridad Vial.**

Todas las ciudades tienen falencias en recopilación de información sobre los siniestros y precisan conocimientos técnicos y estadísticos para crear una estructura de datos unificada. De otra manera, no habría forma de saber si se está en el camino correcto y si las políticas aplicadas tienen efecto positivo sobre la realidad.

Convocar en cada municipio a una mesa de debate en la que participen todos los agentes que pueden aportar datos puede ser el primer paso para la creación del Observatorio Local de Seguridad Vial. Se definirán los indicadores, el protocolo para su obtención y la interpretación de los mismos.

Necesidades por cubrir:

- Tasa de uso de casco.
- Cantidad de siniestros y víctimas, lesionadas y fallecidas.
- Cantidad de heridos graves que ingresan a los hospitales públicos y seguimiento de su evolución hasta 30 días después del siniestro.
- Parque vehicular del municipio según tipo de vehículo.
- Cantidad de licencias vigentes y de pruebas realizadas según tipo de cada una.
- Cantidad de rechazados en los exámenes de otorgamiento de licencias de conducir, diferenciando teóricos y prácticos.
- Cantidad de sanciones según tipo de conductores y de infracciones.

Acciones de cada municipio

CABA Ciudad de Buenos Aires

EJE	ACCIÓN	2018	2019	ENTE COORDINADOR
Datos de movilidad y siniestros	Desarrollar un Sistema Unificado de Registro de Datos de siniestros de tránsito que resida en el Observatorio Vial de CABA, que incorpore el seguimiento de las víctimas fatales a 30 días con la colaboración del sistema de datos de salud y de la policía.			Observatorio de Seguridad Vial de la Ciudad
	Identificar los lugares frecuentes de siniestros y realizar análisis de tipología y causalidad de los mismos.			ONG
Cursos y exámenes teóricos para la licencia	Mejorar la calidad de las escuelas de aprendizaje para conducción de motocicletas e incrementar el nivel de formación para acudir a una prueba de obtención de licencia para motocicleta.			Dirección General Habilidadación de Conductores y Transportes
Trabajo en moto	Involucrar a las empresas con trabajadores en moto para que asuman su responsabilidad en la prevención de los accidentes laborales			Sector Privado y Secretaría de Transporte
Concientización	Plan "cambio de casco, cambio de actitud". Tras asistir a un curso de conducción segura de motocicletas se ofrece el cambio de cascos vencidos o en mal estado, por uno nuevo.			Subsecretaría de Movilidad Sustentable y Segura
	Programar campañas de comunicación focalizadas en los problemas prevalentes en CABA y consultar a los colectivos de motociclistas acerca de la forma y los contenidos de los mensajes.			Sector en general
	Organizar encuentros en espacios públicos con actividades relacionadas con la seguridad vial, por ejemplo, realizar campañas de concientización en Universidades.			Sector en general
Vigilancia y control	Planificar el calendario de campañas anuales para controlar uso de casco, patente, seguro, RTO, espejos y luces. También controles de velocidad, alcoholemia y estupefacientes.			Dirección del Cuerpo de Agentes de Tránsito
	Programar puestos fijos de control en puntos críticos y puestos aleatorios para dar sensación de presencia y sumar controles laterales a los que hoy se realizan.			Dirección del Cuerpo de Agentes de Tránsito
Infraestructura	Identificar los puntos de concentración de siniestros de tránsito de la ciudad y elaborar un plan de acciones que incorpore medidas de infraestructura, control y señalización.			Observatorio de Seguridad Vial de la Ciudad y Dirección de Planificación de la Movilidad
	Incorporar en la planificación del mantenimiento de las vías, criterios de diseño seguro para los motociclistas.			Secretaría de Transporte
Vehículo	Involucrar a los concesionarios para que controlen en el momento de la venta. Campañas de concientización en los puntos de venta.			Sector privado, cámaras y Secretaría de Transporte
	Elevar los estándares de homologación de cascos a nivel nacional. Control de importación de cascos, establecer ensayos locales y someter a prueba los cascos importados.			Sector privado, cámaras y Secretaría de Transporte
Asistencia a la víctima	Fomentar y dar visibilidad a los esfuerzos colectivos como grupos de Facebook de asistencia a víctimas entre la comunidad de la moto.			Sector en general
	Poner foco en los lesionados y las secuelas. Ayudar a que retomen una vida normal y acercarlos a las diferentes ONG's relacionadas con este tema.			Sector en general

Acciones de cada municipio

TRES DE FEBRERO

EJE	ACCIÓN	2018	2019	ENTE COORDINADOR
Base de datos integral de siniestros y víctimas de tránsito	Firmar convenio con hospitales y entes de emergencias para el intercambio de datos con el fin de elaborar un Sistema Unificado de Registro de Datos de siniestros de tránsito que resida en el Observatorio Vial. Firmar convenio con Red Federal de Asistencia a la Víctima y Familiares de Víctimas de Siniestros Viales. Crear un mapa de accidentalidad con datos de organismos de emergencias para identificar los lugares frecuentes de siniestros y realizar análisis de tipología y causalidad y aplicar medidas.			Dirección de Seguridad Vial
Educación	Implementar curso obligatorio para conductores principiantes. Determinar los contenidos mínimos del curso en materia de normas y conducción preventiva. Crear convenios con Escuelas de Conducción con pautas mínimas unificadas sobre el temario educativo y auditar periódicamente todo el sistema con profesionales en la materia. Especificar la edad mínima del acompañante de la moto. Promover acciones de educación vial desde el inicio de la edad escolar.			Dirección de Seguridad Vial
Exámenes	Implementación de Curso de Ingreso e incorporación en el temario la convivencia entre vehículos de 2 ruedas y 4 ruedas. Creación de convenios con escuelas de manejo para evaluación de manejo para obtención de licencia.			Secretaría de Atención al Vecino
Concientización	Programar campañas de comunicación focalizadas en los problemas prevalentes. Desarrollar contenido audiovisual que contenga material sobre las conductas seguras. Campaña de CONVIVENCIA entre los diferentes actores viales, donde no se estigmatice al motociclista, e hincapié visibilidad del motociclista y explicar a los mismo la existencia de puntos ciegos.			Dirección de Seguridad Vial
Vigilancia y control	Planificar el calendario de campañas anuales para controlar elemento de seguridad reglamentarios y documentación obligatoria, en puntos críticos y puestos aleatorios. Poner en marcha un curso obligatorio para reincidentes de faltas. Control de documentación y equipo de seguridad a personal de moto delivery y a sus empleadores.			Subsecretaría de Protección Ciudadana y Emergencia
Asistencia a la víctima	Disponer de protocolos de primera asistencia y seguimiento de víctimas de incidentes de tránsito. Apoyo psicológico ante duelo y cómo luchar contra el estrés emocional.			Subsecretaría de Protección Ciudadana y Emergencia

Acciones de cada municipio

LANÚS

EJE	ACCIÓN	2018	2019	ENTE COORDINADOR
Firma de convenios	Firmar convenio con hospitales para el intercambio de datos con el fin de elaborar un Sistema Unificado de Registro de Datos de siniestros de tránsito que resida en el Observatorio Vial que incorpore el seguimiento de los lesionados a 30 días con la colaboración del sistema de datos de salud y de la policía.			Hospital y municipio
Cursos y exámenes teóricos para la licencia de conducir	Se impartirán cursos de Educación Vial, al tramitar las licencias, tal como exige la legislación, para categorías, originales, principiantes.			Dirección de Seguridad Vial y Dirección de Licencias de Conducir
Cursos y exámenes específicos para conductores de motovehículos	Elaborar curso de capacitación y concientización específica para conductores de motovehículos.			Dirección de Seguridad Vial y Dirección de Licencias de Conducir
Pista para exámenes prácticos	Nueva pista para la toma del examen de manejo con estándares actualizados.			Dirección de Licencias de Conducir
Desarrollar tareas de concientización	Junto a ONG's realizar tareas de concientización en instituciones escolares, clubes, sociedad de fomento, etc.			Dirección de Seguridad Vial y ONG's
Planificar el calendario de campañas de control	Campana de control del uso del casco.			Fiscal, agentes de control y municipio
	Campana de control del seguro obligatorio.			Fiscal, agentes de control y Municipio
	Campana de control de placas.			Fiscal, Agentes de Control y municipio
Asistencia a la víctima	Disponer de protocolos de asistencia a las víctimas y familiares de víctimas de siniestros de tránsito.			Municipio y SAME
Institucionalidad	Coordinar de forma integrar las áreas del municipio (infracciones, control, licencias, seguridad vial, etc.). Reuniones de trabajo trimestrales.			Todos los departamentos municipales implicados

Acciones de cada municipio

PILAR

EJE	ACCIÓN	2018	2019	ENTE COORDINADOR
Datos movilidad y siniestros	Unificar bases de datos y gestionar desarrollo de un observatorio local.			Municipio
	Analizar cruces de información con compañías de seguros, actualmente ATM es la compañía que concentra la mayoría del mercado de motos en la zona.			Municipio
	Crear un mapa de accidentalidad con datos de organismos de emergencias para identificar los lugares frecuentes de siniestros de tránsito y realizar análisis de tipología y causalidad y aplicar medidas.			Municipio
	Firmar un convenio con hospitales para intercambio de datos para desarrollar un Sistema Unificado de Registro de Datos de siniestros de tránsito que resida en el Observatorio Vial, que incorpore el seguimiento de los lesionados a 30 días con la colaboración del sistema de datos de salud y de la policía.			Municipio
Cursos y exámenes teóricos para la licencia	Fomentar desarrollo de moto-escuelas que pongan énfasis en el manejo defensivo.			Municipio y ONG's
	Capacitar a los instructores de Escuelas de Conducción con pautas mínimas unificadas y auditar periódicamente todo el sistema.			Municipio y privados
	Implementar un nivel mínimo para los exámenes para licencias de motos de acuerdo a los criterios de la Carta Iberoamericana de licencias de conducir.			Municipio
	Desarrollar un sistema de scoring para licencias de motos.			Municipio
Concientización	Acción directa con youtubers e influencers en campañas en redes sociales.			Municipio y ONG's
	Programar campañas de comunicación focalizadas en los problemas prevalentes y consultar a los colectivos de motociclistas acerca de la forma y los contenidos de los mensajes.			Municipio y ONG's
Vigilancia y control	Planificar el calendario de campañas anuales para controlar uso de casco, patente, seguro, RTO, espejos y luces. También controles de velocidad, alcoholemia y estupefacientes.			Municipio
	Programar puestos fijos de controlen puntos críticos y puestos aleatorios para dar sensación de presencia y sumar controles laterales a los que hoy se realizan.			Municipio
Asistencia a la víctima	Creación de una oficina para atención de víctimas de incidentes de tránsito.			Municipio
	Disponer de protocolos de los servicios de asistencia y formación especiales para la atención a las víctimas de los siniestros viales en motovehículos.			Municipio
Vehículo	Instar a la administración provincial definir un Registro Único de Transporte Automotor (RUTA) para motos, similar al que se lleva adelante con los camiones.			
	Regular desde el municipio la venta de motos y realizar inspecciones en los comercios que venden cascos para verificar su calidad y cumplimiento de las normas de homologación de cascos y motocicletas. Elevar al Ministerio de producción que se están vendiendo cascos sin homologación.			
	Verificar capacidad técnica y mantenimiento de las bicicletas circulantes, Verificación Técnica de Motos a nivel municipal.			Municipio

Acciones de cada municipio

continuación PILAR

EJE	ACCIÓN	2018	2019	ENTE COORDINADOR
Infraestructura	Identificar los puntos de concentración de siniestros de tránsito del partido y elaborar un plan de acciones que incorpore medidas de infraestructura, control y señalizar las zonas peligrosas.			Municipio
	Incorporar en la planificación y mantenimiento de las vías, criterios de diseño seguro para los motociclistas como: asfalto liso y parejo, no más empedrado, reemplazar la pintura actual con antideslizante y acordar un diseño de pintura de los pasos de peatones que incorpore la menor cantidad de pintura posible y mantenga la protección de los peatones. Iluminar y señalizar zonas de ubicación de contenedores de basura y volquetes.			Municipio
	En zonas de transporte pesado y colectivos, controlar los derrames de combustible y/o aceite. Buscar una empresa que realice la disposición final de los materiales peligrosos que se derraman en la calzada.			Municipio
	Definir una política de estacionamiento para motos y aumentar el espacio destinado a ello.			Municipio
Institucionalidad	Coordinar de forma integral las áreas del municipio (infracciones, control, licencias, seguridad vial, etc.)			Municipio
Trabajo en moto	Impedir las ofertas de incentivos por la velocidad de la entrega, tanto para trabajadores como clientes.			Municipio/ Privados
	Involucrar a las empresas a los trabajadores en moto que asuman su responsabilidad en la prevención de los accidentes laborales con: considerar el casco, los elementos de protección y la propia motocicleta como herramienta de trabajo. Promover cursos en empresas: contenidos aportados por la ANSV y buscar apoyo de sindicatos y empresas terminales. Ofrecer casco obligatoriamente con opción a usar el propio.			Municipio/ Privados

Acciones de cada municipio

QUILMES

EJE	ACCIÓN	2018	2019	ENTE COORDINADOR
Exámenes para la obtención de la licencia de conducir	Mejoramiento de la prueba práctica. Revisión y propuestas de criterios técnicos internacionales para mejorar la prueba práctica de motociclistas en circuito y carretera.			Dirección de Educación Vial
	Mejoramiento de la prueba teórica. Actualizar el sistema de prueba teórica en educación vial a través de mejorar el criterio de otorgamiento de licencias para motos con el apoyo de normas específicas con atención a la complejidad y el cilindraje de cada vehículo.			Dirección de Educación Vial
Concientización	Realización de campañas de seguridad vial para motos.			Dirección de Educación Vial
Formación	Realización de clínica de motos con integrantes de asociaciones de motos instructivas para la ciudadanía en cuanto a las técnicas de conducción.			Dirección de Educación Vial
	Diseño y reglamentación para la apertura de circuitos cerrados de prácticas para motociclistas para garantizar experiencia mínima previa a la licencia de conducir.			Dirección de Educación Vial
Fiscalización	Implementación de cursos para infractores.			Dirección de Educación Vial
Reducir la mortalidad en incidentes viales	Campañas de vigilancia y control. Impulsar el uso efectivo del casco			Dirección de Educación Vial
Recolección de datos sobre siniestros viales	Base de datos de siniestros y víctimas. Es imprescindible contar con un mínimo de indicadores de la situación actual y de su evolución de aplicar el plan.			Dirección de Educación Vial
Asistencia a la víctima	Unificar protocolos de procedimientos ante incidentes viales.			Defensa civil
Institucionalidad	Formación de una mesa intersectorial, en la cual participan diversos agentes de la municipalidad, ONG's, grupos de motociclistas, Seguridad Vial, área de salud, etc.			Dirección de Educación Vial

VICENTE LÓPEZ

EJE	ACCIÓN	2018	2019	ENTE COORDINADOR
Datos movilidad	Sistema Unificado de Registro de Datos de siniestros de tránsito. Establecer protocolo con el Hospital Municipal Prof. Bernardo Houssay con el objetivo de incorporar un registro completo con un seguimiento a los lesionados en incidentes viales por un periodo de hasta 30 días posteriores al incidente. Trabajo en conjunto de la Secretaría de Tránsito, policía local, Defensa Civil y sistema de salud público del municipio, Secretaria de Seguridad (Patrullas).			Hospital de Vicente López Prof. Bernardo Houssay
Capacitación de conducción segura	Diseñar y planificar un curso de capacitación específica respecto a la circulación de moto vehículos, de aprobación obligatoria para la obtención de la licencia nacional de conducir.			Dirección de Licencia de Conducir
Infraestructura	Señales Viales. Se han instalado decremetadores en algunos semáforos en puntos críticos del partido y se ha detectado una reducción considerable en los riesgos de incidentes.			Subdirección de semáforos
	Señalización Vial. Demarcar en las avenidas, en los cruces semaforizados, el sector de detención exclusivo para motovehículos. Extender a otros sectores el demarcado en los centros comerciales de lugares de estacionamiento.			Dirección de Señalamiento Vial
Asistencia a la víctima	Unificar protocolos de procedimientos ante incidentes viales.			Defensa Civil

Conclusiones

Un Plan Metropolitano de Seguridad Vial para Motociclistas resulta un insumo fundamental para pensar y trabajar la buena convivencia entre todos los actores del tránsito. En la actualidad, las motos son elegidas por distintos motivos - transporte personal, esparcimiento y herramienta de trabajo-, lo que las posiciona como una alternativa creciente al automóvil. Sumando su mayor economicidad y el fácil acceso al crédito para su compra, el parque vehicular de motos ha tenido un crecimiento exponencial: entre 2009 y 2016 aumentó más de 130%; mientras que el crecimiento de los automóviles representó un aumento de 40% a nivel país.

Sin embargo, es insoslayable el nivel de siniestralidad que trae aparejado el creciente uso de las motos: su participación en siniestros aumentó en un 100% a nivel nacional entre 2008 y 2014 .

Teniendo en cuenta esta situación, se nos presenta el desafío de impulsar una política vial de diálogo que permita pensar a los motociclistas y al resto de la sociedad, como actores participantes de las soluciones y no como el problema.

Es por ello que este Plan trabaja sobre la Visión Compartida planteada por el Banco de Desarrollo para Latinoamérica (CAF), que propone pensar la problemática y las propuestas en conjunto; y por lo tanto aúna y refleja el trabajo de seis jurisdicciones que forman parte del Área Metropolitana de Buenos Aires: Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Tres de Febrero, Lanús, Pilar, Quilmes y Vicente López.

Es entre todos, con una mirada global del problema, con un sistema de estadísticas viales profesionalizado, que podremos trabajar en más y mejores políticas públicas de Seguridad Vial dirigidas a los usuarios de motos de la Región Metropolitana.

Agradecimientos

TRES DE FEBRERO

Secretaría de Tránsito y Transporte
Sebastian Masjuan
Ignacio Mongidín

Dirección de Tránsito y Transporte (San Martín)
María de los Angeles Franco

Dirección de Seguridad Vial
Ivan Venturini
Matias Gonzalez
Ruth Gomez

Secretaría de Atención al Vecino
Daniel Moreno

Secretaría de Salud
María Fernanda Caracciolo

SAME
Jorge Leiva
Marcelo Seijo

Asociación Seguridad en Dos Ruedas
Ezequiel Piazza

LANÚS

Dirección de Seguridad Vial
María Graciela Anchava

Director de Fiscalización y Control
Juan Miguel Compá

Asociación Civil Carla Arduiniqui
Norma Bonelli

Automoto Lanus
Claudio Ferraro

Director de Transporte
Andres Guaglianone

Subdirectora de Programas de Educación Vial
Griselda Seneca

Asociación Nuestros Ángeles
Clotilde Lilian Cugnu

Empresa de Colectivos Línea 45
Carlos Serrano

Escuela de Conductores
Osvaldo Lanús

PILAR

Motopier SRL
Fabián Gorosito

Gerente Motopier SRL
Martín Montechi

Honda Motos. Encargado de cursos de manejo en la planta.
Martín Montenegro

Licencias de Conducir Municipalidad de Pilar
Ana Franco

Observatorio Vial Municipalidad de Pilar
Pablo Grossi

CESVI
Gustavo Brambati

Director Licencias de conducir Municipalidad de Pilar.
Gonzalo Georgiadis

Director Clínica de Rehabilitación Pilares de Esperanza
Fabián Napoli

QUILMES

Subsecretario de Licencias de Conducir y Educación Vial
Marcelo Atis

Subsecretario de Emergencia, Protección Civil y Movilidad Urbana
Juan Manuel Mendizabal

Director General de Educación y Observatorio Vial
Norberto Trapani

Jefatura de Gabinete Municipalidad de Quilmes
Manuel Bujan

Subsecretario de Seguridad de la Municipalidad de Quilmes
Denis Szafowal

Integrante de la Dirección de Educación y Observatorio Vial
Gabriela Alejandra Della Sala

Secretario de la Agencia de Fiscalización y Control Comunal.
Miguel del Castillo

Las personas no se patentan
Laura Moyano

VICENTE LÓPEZ

El Tercer Riel Mata Asociación Civil
Alicia Losa

Titular Empresa Moto Mensajería
Ariel Masic

Defensa Civil Vicente López
Fabio Dori
Juan Debenedetis

Red Nacional Familiares de Víctimas de Tránsito
Teresa Mellano

Secretaría Seguridad Vicente López
Matías Zeron
Pablo Rivero

Secretaría de Salud
Ricardo Bratti

Secretaría de Tránsito Transporte Público y Seguridad Vial
Darío Antiñolo

Dirección General Operativa de Tránsito y Transporte
Verónica Zurbano Zapico
Edgardo Jorge Piersanti

CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES

ASIMM- Sindicato Motociclistas
Gabriel Acevedo

ACACOBA
Omar Bozzari

CADEC, Cámara Argentina de Escuelas de Conductores
Alexis Evdemon

ACTIVVASS
Ema Cibotti

ADISIV
Axel D´Olio

Conduciendo a Conciencia
Alba Saenz

MINU
Martin Galanternik

Alicia Loza

AUSA
Pablo Tatarletti
Roberto Villard - Gerente de Seguridad Vial.
Lucas Hermida - Jefe de Seguridad Vial y Centro de Control.

AUSOL
Andrés Cesarino

CEMMARA - Cámara de Empresas de Mensajería, Motos y afines de la República Argentina
Mario Dante Oriente

CAFAM
Amelia del Valle Ruiz

CESVI
Gustavo Brambati

Gerencia Operativa de Epidemiología, Dirección General de Informática, Clínica, Estadística y Epidemiología, Subsecretaría de Planificación Sanitaria, Ministerio de Salud de la Ciudad de Buenos Aires
Mariela Silvia Rodríguez

FIA
Pablo Azorin

ACA - Automóvil Club Argentino
Graciela Valles
Gustavo Münzel

Subsecretaría de Tránsito y Transporte
Guadalupe Rodriguez

Subsecretaría de Movilidad Sustentable y Segura
Pablo La Spina
Adriana Jakovcevic

Subsecretaría de Transporte
Ramiro Vergez Kenny

Motociclista/Vecina
Romina Navarro

Ignacio Viale

ASUMA (Asociacion Usuarios Motovehiculos de Argentina)
Jorge V. Monasterio

PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Subsecretaría de Transporte
Daniel Mantente

Subsecretario de Desarrollo Urbano de la Municipalidad de San Nicolás
Pablo López Armentia

Subsecretaría de Coordinación Gubernamental

Subsecretaría de Transporte

Dirección Provincial de Política y Seguridad Vial

GOBIERNO NACIONAL

Agencia Nacional de Seguridad Vial

Plan Metropolitano de Seguridad Vial para Motociclistas.

Secretaría de Transporte
Av. Martín García 346 piso 1 (C1165ABP)
Ciudad Autónoma de Buenos Aires

