
Ciudad Autónoma
de Buenos Aires
2023 - 2024



MANUAL RUTRAMUR

CICLORODADOS
NIVEL 2

Autoridades

Jefe de Gobierno

Horacio Rodríguez Larreta

Secretaria de Transporte y Obras Públicas

Manuela López Menéndez

Subsecretaria Planificación de la Movilidad

Lucila Capelli

Directora General Diseño e Implementación

Clara Sanguinetti

Gerente Operativo de Educación y Convivencia Vial

Pablo La Spina

Presentación

En la Ciudad de Buenos Aires se realizan seis millones de viajes diarios y queremos colaborar para que todos disfrutemos de una ciudad en la que podamos trasladarnos de una manera segura, rápida, ordenada y que favorezca el medio ambiente. Este gran desafío, implica el desarrollo de más y mejores modos de viajar, acompañados por esquemas de convivencia basados en el respeto y el cuidado del otro.

Entendemos que “convivencia” es la coexistencia pacífica y armoniosa de quienes interactúan en la Ciudad de Buenos Aires y en esos momentos de encuentro, los ciudadanos tenemos la posibilidad de generar y mantener relaciones valiosas y gratificantes.

Este documento fue diseñado con una perspectiva facilitadora del proceso formativo para el y la ciclista que desde hace un tiempo se encuentra trabajando en el servicio de mensajería urbana y/o reparto a domicilio de sustancias alimenticias.

Ser profesionales de la movilidad implica la adopción y promoción de conductas seguras. El rol que desempeñan cotidianamente puede favorecer y acelerar los procesos de cambio cultural e incidir en la construcción de la comunidad. Es necesario fortalecer entonces un papel activo para con su entorno, donde predominen las interacciones basadas en la buena fe y la autorregulación de las conductas fundamentadas en el respeto mutuo.

Asimismo, la forma en la que circulamos en la Ciudad es muy cambiante y dinámica, por lo que es fundamental estar actualizados respecto a algunos datos estadísticos que nos permitan conocer y reconocer cuál es la problemática en la que estamos involucrados. Hacerlo nos permite pensar cómo deberíamos proyectar a futuro nuevas prácticas saludables en materia de movilidad.

El objetivo de este manual es que quien trabaja en el rubro incorpore dimensiones actitudinales que promuevan la concientización y sensibilización necesaria para conducir vehículos de manera responsable y respetuosa hacia otros actores, logrando así, que la vía pública sea un espacio de convivencia donde todos los actores del tránsito nos sintamos seguros.

Mejorar la seguridad vial implica un trabajo colectivo de toda la sociedad.

Agradecemos por su colaboración en el presente manual a:

Pablo Lebedinsky, Ciclista Urbano y Promotor de 30 Días En Bici para Buenos Aires.

Ricardo Mildiner, Ciclista Urbano y Supervisor de Ciclovías del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Contenido

Equipo de Promoción Vial de la Gerencia Operativa de Educación y Convivencia Vial.

Diseño

Equipo de Comunicación de la Gerencia Operativa de Educación y Convivencia Vial.

Glosario y otros términos

Accidente de tránsito: sustituido por “incidente de tránsito”.

Acera: también llamada vereda, sector delimitado de la vía pública que bordea la calzada destinado a la circulación de peatones.

Adelantamiento: maniobra que consiste en sobrepasar la línea de otro vehículo en circulación sin necesidad de cambiar de carril.

Arteria: vía pública urbana de circulación vehicular y eventualmente peatonal.

Automóvil: automotor con capacidad, excepto el conductor, para no más de 8 plazas, destinado al transporte de personas.

Avenida: arteria cuya calzada tiene un ancho total de por lo menos 13 metros. También serán consideradas “avenidas” las arterias con más de 17,32 m entre las líneas de edificación, ya sea que posean dos calzadas separadas con un boulevard, o calzadas centrales y laterales separadas por un divisorio físico o alguna otra conformación física.

Banquina: zona adyacente y paralela a la calzada de rutas, autopistas, semiautopistas o caminos, provista para mayor seguridad del tránsito de vehículos.

Bicicleta: ciclorodado de dos ruedas. Vehículo de dos ruedas que es propulsado por mecanismos con el esfuerzo de quien lo utiliza, pudiendo ser múltiple de hasta cuatro ruedas alineadas.

Bicisenda: sector señalizado y especialmente acondicionado en aceras y espacios verdes para la circulación de ciclorodados (bicicletas) y dispositivos de movilidad personal. Se complementan con las ciclovías.

Bocacalle: superficie de la vía pública común a dos (2) o más arterias que concurren a una intersección, incluyendo las sendas peatonales.

Bolardo: elemento vertical de pequeña altura para limitar o impedir el paso o estacionamiento de vehículos. Se ancla en el pavimento y es fabricado en materiales diversos, como piedra, hormigón, acero, acero inoxidable, aluminio, materiales plásticos, etc.

Calzada: sector delimitado de la vía pública destinado a la circulación de vehículos. Comúnmente es llamada calle, aunque no es correcta esta denominación.

Calle: en general, aceras más calzadas.

Calle de convivencia: calle o tramo de la misma destinada preferentemente a la circulación peatonal, donde se admite la circulación restringida de vehículos.

Carga y descarga: operación en la cual un vehículo permanece detenido en la vía pública, con o sin su conductor, junto a la acera, por el tiempo estrictamente necesario para realizar la carga y descarga de mercaderías, equipajes o cosas.

Carril: banda longitudinal demarcada en la calzada para un mejor ordenamiento de la circulación, destinada generalmente al tránsito de una sola fila de vehículos.

Carriles preferenciales: sector señalizado especialmente en la calzada para la circulación con carácter preferencial para ciertos vehículos.

Carriles exclusivos: sector señalizado especialmente en la calzada para la circulación con carácter exclusivo para los vehículos que determine la autoridad competente.

Chaleco reflectante: prenda de vestir sin mangas confeccionada con materiales reflectantes que permite visualizar a la persona que lo porta en condiciones de baja visibilidad.

Ciclista: persona que circula en bicicleta.

Ciclocarril: sector señalizado especialmente en la calzada para la circulación con carácter preferente de ciclorodados y dispositivos de movilidad personal.

Ciclomotor: vehículo de dos ruedas con hasta 50 centímetros cúbicos de cilindrada o hasta 4 Kilowatts de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica, y con capacidad para desarrollar, en ambos supuestos, no más de 50 km/h de velocidad.

Ciclorodado: también llamado bicicleta. Es un vehículo no motorizado de dos o más ruedas, impulsado por mecanismos con el esfuerzo de quien o quienes lo utilizan.

Ciclorodado con pedaleo asistido eléctricamente: vehículo de dos ruedas o más, con motor eléctrico auxiliar e impulsado por el esfuerzo de quien lo utiliza.

Ciclovía: sector de la calzada señalizado especialmente con una separación que permita la circulación exclusiva de ciclorodados (bicicleta) y dispositivos de movilidad personal.

Circulación: desplazamiento y tránsito de peatones y vehículos.

Ciudadanía: consiste en un vínculo jurídico que une al individuo con el Estado, y supone una serie de obligaciones (basadas en el respeto a las normas jurídicas) y derechos políticos que permiten participar en los asuntos del Estado.

Conductor/a: persona a cargo del manejo directo de un vehículo durante su circulación en la vía pública.

Cordón: elevación construida al borde de la calzada que la separa de las aceras, isletas o plazoletas y forma parte de éstas.

Detención: permanencia sin movimiento de un vehículo junto a la acera por un tiempo estrictamente necesario para casos de control de tránsito realizado por autoridad competente o bien durante un tiempo máximo de dos minutos para el ascenso o descenso de pasajeros, o para la carga y descarga de mercaderías siempre que el conductor no abandone su posición de manejo.

Embotellamiento, Atascamiento o Congestión: acumulación de vehículos en una vía pública que entorpece u obstruye el tránsito.

Encrucijada: intersección o bocacalle.

Epidemia: enfermedad que se propaga durante algún tiempo por un país, acometiendo simultáneamente a gran número de personas.

Estacionamiento: permanencia sin movimiento de un vehículo en la vía pública con o sin su conductor por más tiempo del necesario para ser considerada como detención.

Ética: conjunto de principios y virtudes morales de un individuo o grupo social que influye en la responsabilidad de sus actos, se proyecta a la comunidad, y promueve la convivencia en paz, tolerancia y respeto.

Género: según la Organización Mundial de la Salud (OMS), se refiere a los roles socialmente contruidos, los comportamientos, actividades y atributos que una sociedad dada considera apropiados para los hombres y las mujeres.

Giro: maniobra por la cual el vehículo modifica su dirección para cambiar de arteria de circulación.

Guiñada: indicación rápida que realiza un/a conductor/a encendiendo y apagando la luz alta como señal de advertencia.

Incidente de tránsito o incidente vial: hecho en el cual se produce lesiones a personas o cosas, en ocasión de la circulación en la vía pública.

Intermodalidad: es el uso de forma integrada de al menos dos modos de transporte diferentes para completar una cadena de desplazamiento, mediante una utilización más racional de la capacidad de transporte disponible. La cualidad intermodal de un desplazamiento depende de la elección, por parte de los sujetos, entre los modos disponibles.

Intersección: encrucijada o bocacalle.

Intervenciones peatonales: áreas de la calzada destinadas exclusivamente a la circulación peatonal convenientemente demarcadas. Pueden estar equipadas con mobiliario urbano (macetas y/o sillas y/o mesas y/o anclajes para bicicletas).

Mano: sentido de circulación que deben conservar los vehículos que transitan por una arteria.

Mensajería urbana: comprende el retiro y entrega de elementos varios de pequeña y mediana paquetería y/o la realización de gestiones desde su solicitud y hasta el o los domicilios que sean indicados, sin tratamiento o procesamiento, utilizando como medio de transporte un motovehículo o ciclomotorizado (bicicleta), en un plazo menor a las 24 horas y en un ámbito urbano acotado.

Motocicleta: vehículo de dos ruedas con motor a tracción propia de más de 50 centímetros cúbicos de cilindrada o más de 4 Kilowatts de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica, y con capacidad para desarrollar, en ambos casos, velocidades superiores a 50 km/h.

Motofurgón: triciclo motorizado parcialmente carrozado, destinado al transporte de cargas.

Motovehículo: vehículo motorizado no carrozado. Incluye ciclomotores, triciclos y cuatriciclos motorizados, motocicletas y motofurgones.

Movilidad urbana: conjunto de desplazamientos origen-destino que tienen lugar en las ciudades, ya sea por medios de transporte motorizados o no motorizados, particulares o colectivos.

Operador/a de plataforma digital de oferta y demanda del servicio de Mensajería Urbana y/o Reparto a Domicilio de Sustancias Alimenticias: persona humana o jurídica que opera y/o administra una plataforma digital a través de la cual se oferta y demanda el servicio de Mensajería Urbana y/o Reparto a Domicilio de Sustancias Alimenticias.

Orden jurídico: es el sistema de normas que rigen la organización legal de un determinado lugar y época. Esto quiere decir que puede variar según la ciudad, provincia o país, o de acuerdo al momento histórico en cuestión.

Pandemia: enfermedad epidémica que se extiende a muchos países o que ataca a casi todos los individuos de una localidad o región.

Parada: indicador vertical para el ascenso y descenso de pasajeros de un servicio de transporte.

Pasaje: arteria cuya calzada tiene un ancho máximo inferior a 5 metros.

Prestador/a del servicio de Mensajería Urbana y/o Reparto a Domicilio de Sustancias Alimenticias: persona humana o jurídica que presta, como actividad principal, el servicio de Mensajería Urbana y/o Reparto a Domicilio de Sustancias Alimenticias a través de mensajeros/as y/o repartidores/as habilitados/as.

Peatón/a: persona que va a pie por una vía pública.

Perspectiva de Género: la perspectiva de género implica reconocer las relaciones de poder que se dan entre los géneros, en general, favorables a los varones y desfavorables hacia las mujeres. Se trata del enfoque a partir del cual se analiza una problemática en particular, partiendo de las implicancias e impactos que tiene el sistema de género.

Portaequipaje: elemento cerrado con anclajes y diseño normalizado, destinado a contener equipaje o bultos.

Portaobjetos: elemento mediante el cual se transporta pequeña o mediana paquetería y/o las sustancias alimenticias correspondientes al servicio de Mensajería Urbana y/o Reparto a Domicilio de Sustancias Alimenticias.

Repartidor/a y mensajero/a: persona humana que ejecuta el servicio de Mensajería Urbana o Reparto a Domicilio de Sustancias Alimenticias en motovehículo o ciclomotor.

Roles de género: refieren a las normas sociales y de conducta que, dentro de una cultura específica, son ampliamente aceptadas como apropiadas para las personas de un género específico. Suelen determinar las responsabilidades y tareas tradicionalmente asignadas a mujeres, varones, niñas y niños.

Rotonda: emplazamiento vial circular para la distribución del tránsito ubicada en la encrucijada de dos o más arterias y que permite la circulación giratoria.

RUTRAMUR: Registro Único de Transporte de Mensajería Urbana y/o Reparto a Domicilio de Sustancias Alimenticias.

Seguridad: hace referencia a los aspectos técnicos de los medios de transporte, la infraestructura del espacio público y a las reglas de convivencia esperadas para utilizar el transporte o moverse por la ciudad, que afectan tanto la integridad física y psíquica como la autonomía de los usuarios, mayormente a las mujeres.

Sobrepaso: maniobra consistente en sobrepasar la línea de otro vehículo en circulación cambiando de carril.

Tipificado: tipo penal o tipificación en el Código Penal o Contravencional y en el Régimen de Faltas la descripción precisa de las acciones u omisiones que son considerados como delitos, cuasidelitos o faltas y a los que se les asigna una pena, sanción o multa.

Tránsito: a veces llamado tráfico, movimiento de cosas o personas de un lugar a otro.

Transeúnte: persona que transita o pasa por un lugar sin distinción del medio que utilice.

Transporte de Carga: medio de transporte que se encarga del traslado de un punto a otro de una determinada mercancía.

Transporte Público: servicio de transporte de una ciudad que puede ser utilizado por cualquier persona para trasladarse de un lugar a otro a cambio de una cantidad de dinero.

Triciclo: ciclomotor de tres ruedas no alineadas.

Triciclo motorizado: vehículo motorizado no carrozado de tres ruedas no alineadas.

Valores: son las cualidades de cada individuo que llevan a comportarse de una forma determinada y que establecen sus prioridades en la vida. Es decir, permiten decidir lo que debemos o no debemos hacer, y son influidos por las circunstancias o por la cultura en la que estamos inmersos.

Vehículo: medio por el cual toda persona o cosa puede ser transportada por la vía pública, con o sin motor. Incluye a la bicicleta.

Vía pública: espacio de cualquier naturaleza afectado al dominio público o a las áreas así declaradas por la autoridad.

Índice

MÓDULO I	Pág. 6
1. ¿Qué es el RUTRAMUR?	
2. Documentación para circular en la Ciudad de Buenos Aires	
3. Responsabilidades legales de las app	
4. Responsabilidad - Conocimiento de la normativa vial	
MÓDULO II	Pág. 21
1. Tipos de ciclorodados y sus características	
2. Beneficios y riesgos del uso del ciclorodado	
3. Siniestros viales y sus consecuencias	
MÓDULO III	Pág. 27
1. Pandemia vial	
2. Convivencia vial	
3. Plan de seguridad vial de la Ciudad de Buenos Aires 2020-2030	
4. Perspectiva de género en el tránsito	
MÓDULO IV	Pág. 36
1. Pasos a seguir ante un siniestro vial	
2. Prácticas seguras y primeros auxilios	
MÓDULO V	Pág. 41
1. Aptitud para conducir	
2. Actitud al conducir	
3. Factores que alteran la actitud y aptitud	
4. El servicio de mensajería y/o reparto en el tránsito	
MÓDULO VI	Pág. 49
1. Equipamiento de protección obligatorio y sugerido	
2. Técnicas de conducción segura	
3. Inspección preventiva y mantenimiento	

MANUAL RUTRAMUR 2023/2024 - CICLORODADOS

MÓDULO I

1. ¿Qué es el RUTRAMUR?

Es el Registro Único de Transporte de Mensajería Urbana y/o Reparto a Domicilio de Sustancias Alimenticias que rige desde el año 2020 a partir de la Ley N° 6.314 sancionada por la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires.

El objetivo principal es regular la actividad dentro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires o desde ésta hacia otra jurisdicción.

¿Quiénes deben registrarse?

- Prestadores de servicios tradicionales (empresas de mensajería y/o reparto a domicilio de sustancias alimenticias) y operadores de plataformas digitales (aplicaciones).
- Personas que realicen el servicio de mensajería y/o reparto en motovehículos o en ciclorodados dentro de la Ciudad de Buenos Aires.

Son requisitos para darse de alta¹ como repartidor/a o mensajero/a en ciclorodado:

- Constituir domicilio en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y/o un domicilio electrónico (e-mail).
- Acreditar la inscripción en la Administración Federal de Ingresos Públicos (Constancia de Inscripción AFIP).
- Aprobar el curso de seguridad vial dictado por empresas de mensajería y/o reparto y por aplicaciones.

Si sos mensajero/a independiente además de los requisitos anteriores, debés:

- Acreditar la contratación del seguro de accidentes personales.
- Tener los elementos de seguridad personal: Casco homologado e Indumentaria con bandas reflectantes.

En ambos casos, la habilitación es personal e intransferible y tiene una vigencia de dos (2) años. Si sucedieran modificaciones en las condiciones de la habilitación, deberán comunicarse dentro de los 10 días hábiles para que tenga validez.

Los prestadores del servicio y los repartidores y/o mensajeros que cuenten con una habilitación otorgada con anterioridad a la promulgación de Ley N° 6.314, una vez finalizado el plazo de vigencia de la mencionada habilitación, deberán realizar el nuevo trámite de habilitación ante el RUTRAMUR a fin de sistematizar y actualizar toda la documentación de acuerdo a los requisitos exigidos en la nueva normativa.

Habilitación

A partir de la fecha de inicio del trámite, una vez cargada la documentación que acredite el cumplimiento de los requisitos exigidos y cumplidos los pasos necesarios, el administrador del RUTRAMUR validará la información, pudiendo solicitar, en caso de corresponder, documentación aclaratoria o faltante para la finalización del trámite.

En el caso de los repartidores, los mismos obtendrán una habilitación provisoria por el plazo de quince (15) días. Cumplido el plazo establecido, y en caso de no cumplimentar los requisitos que la normativa exige, la habilitación provisoria quedará inhabilitada. Transcurrido el plazo de 120 días de iniciado el trámite se dará de baja y el interesado deberá iniciarlo nuevamente.

1/ Podés iniciar el trámite ingresando a: <https://www.vhtweb.com.ar/seleccionar-registro/rutramur>

Capacitación de los repartidores y/o mensajeros habilitados para ejecutar el servicio

Quienes hayan realizado la capacitación para ejecutar el servicio en motovehículo, no deberán volver a capacitarse en caso de optar por la otra modalidad (ciclorodado). En cambio, si un mensajero y/o repartidor obtuvo la habilitación para ejecutar el servicio en ciclorodado y desea cambiar a motovehículo, además de la presentación de la documentación correspondiente en el Registro, deberá realizar el curso de capacitación correspondiente a esa nueva categoría.

Evaluación: El curso contará con una evaluación final, La misma deberá aprobarse con el 80% de las respuestas correctas. En caso de desaprobado deberá rendir nuevamente dentro de los próximos 15 días hábiles, y, en caso de reprobado esta instancia realizará nuevamente el curso.

Vigencia: La capacitación aprobada por los mensajeros y/o repartidores tendrá una vigencia de dos (2) años. Una vez vencido dicho plazo, deberán realizar nuevamente el curso de capacitación. Será de aplicación idéntico criterio para quienes hayan aprobado la capacitación en forma previa a la promulgación de Ley N° 6.314.

Acreditación de capacitación: El plazo máximo para acreditar haber aprobado la capacitación, será de ciento veinte (120) días corridos desde el inicio del trámite de habilitación.

Son requisitos para renovar la habilitación:

Aprobar el curso de seguridad vial vigente (dictado por empresas de mensajería y/o reparto y por aplicaciones).

2. Documentación para circular en la Ciudad de Buenos Aires

a. Documento Nacional de Identidad (DNI)

AcREDITA la identificación de cada ciudadano/a argentino/a o extranjero/a en el territorio del país.

b. Habilitación de Repartidor y/o Mensajero para el Servicio de Mensajería Urbana o Reparto a Domicilio de Sustancias Alimenticias

Número de Identificación

Para identificar a la persona habilitada para desempeñar la tarea durante la circulación, se deberá exhibir el número de identificación

El número identificador constará de 6 dígitos, el primer dígito será el identificador de la categoría siendo:

- M-00000 para inscriptos en categoría Mensajería Urbana.
- D-00000 para los inscriptos en categoría Reparto a Domicilio de Sustancias Alimenticias.
- A-00000 para inscriptos en ambas categorías.

El repartidor y/o mensajero será el responsable de imprimir la identificación y colocarla, como mínimo, en uno de los lugares propuestos, garantizando que se encuentre siempre visible sobre láminas reflectivas flexibles según las medidas especificadas².

Deberá tener las siguientes características, de acuerdo al lugar en el que sea colocada:

- **Identificación en el portaobjeto:** Deberá ser ubicada en la parte posterior del portaobjeto en el extremo superior derecho.
- **Identificación en indumentaria:** Deberá ubicarse en la parte posterior y en el centro de la misma.
- **Identificación en el casco:** Deberá ubicarse en la parte posterior del casco.

c. Seguros

Los Operadores de plataforma digital de Oferta y Demanda y los Prestadores del servicio deberán proveer, durante todo el tiempo que estén disponibles para ejecutar el servicio, los seguros detallados a continuación a los Repartidores y/o Mensajeros que desarrollen el servicio según corresponda:

- **Seguro de Accidentes de Trabajo:** Aseguradora de Riesgos de Trabajo, (ART) cubre a cada Repartidor y/o Mensajero habilitado dependiente de un titular de la habilitación que preste el Servicio de Mensajería Urbana y/o Reparto a Domicilio de Sustancias Alimenticias. La póliza debe cubrir con independencia de la unidad afectada al servicio que el repartidor conduzca.
- **Seguro de Vida Obligatorio:** Cubre a cada Mensajero y/o Repartidor dependiente del titular de habilitación que desarrolle el servicio.
- **Seguro de Responsabilidad Civil:** Cubre los riesgos de lesiones o muertes de terceras personas y por daños a bienes de terceros.
- **Seguro de Accidentes Personales:** Debe cubrir, como mínimo, los riesgos de fallecimiento accidental e incapacidad total y/o parcial permanente, como así también las erogaciones en que se incurran por asistencia médica y/o farmacéutica de los mensajeros y/o repartidores habilitados a prestar el servicio y los gastos de sepelio.

Para quienes trabajen de modo dependiente es obligatorio contar con los seguros establecidos en los incisos a, b y c; es decir ART, Seguro de vida y RC, mientras que para quienes sean independientes son obligatorias las coberturas de los incisos c y d; es decir RC y AP. daños a bienes materiales de terceros o lesiones, invalidez o muerte ocasionadas a terceras personas no transportadas.

3. Responsabilidades legales de las app

a. Tanto los Operadores de plataforma digital de oferta y demanda como los prestadores del servicio, deberán suministrar:

- Cascos
- Indumentaria adecuada

El calzado será provisto por cada repartidor y/o mensajero.

b. Los Operadores y los prestadores del servicio no podrán enviar ningún tipo de notificación ni mensaje mientras los mensajeros y/o repartidores habilitados se encuentren realizando una entrega, salvo en aquellos casos relacionados con modificaciones en el destino o cancelación del pedido en curso.

^{2/} Identificación en el portaobjetos: Largo: 200 mm. Alto: 170 mm. Fuente: Fe Engelschrift Free Font (Altura letra: 53 mm.)
Identificación en indumentaria: Largo 270 mm. Alto 150 mm. Fuente: Fe Engelschrift Free Font (Altura letra: 53 mm.)
Identificación en el casco: Largo 150 mm. Alto: 150 mm. Fuente: Fe Engelschrift Free Font (Altura letra: 40 mm).

4. Responsabilidad - conocimiento de la normativa vial

Las personas que desean andar en bicicleta no deben pasar por ninguna instancia de formación obligatoria, como así lo hacen otras personas cuando obtienen su licencia de conducir. Sin embargo, tienen la obligación de conocer y respetar las normas.

La ley establece:

"Es obligación de los usuarios de la vía pública cumplir con las reglas de circulación expresadas a través de las señales, símbolos y dispositivos del Sistema de Señalización Vial Uniforme, del Manual de Señalización Vial Transitoria y de las incorporadas en el presente Código, según corresponda³".

Para estar informado/a y poder respetarlas, es necesario tener presentes los siguientes contenidos:

a. Prioridad Normativa

Un buen conductor o conductora debe estar atento y respetar todas las señales de tránsito, indicaciones y marcas en la calzada para circular de forma adecuada y segura por la vía pública. A través de su color y su forma (figura geométrica) podemos entender cómo debemos movernos y con qué situación podemos encontrarnos durante el trayecto por el cual circulamos. La Ley 2148 establece un orden de prioridad normativo, esto quiere decir que frente una circunstancia en que exista contradicción, se deberá respetar la norma que tenga prioridad de acuerdo con el siguiente orden:



En CABA existe el Cuerpo de Agentes de Control de Tránsito y Seguridad Vial, que se ocupa del ordenamiento del tránsito y del cumplimiento de las normas vigentes, entre otras funciones.

Al circular por la vía pública, quienes conducen deben cumplir con las indicaciones de los agentes de tránsito y obedecer las órdenes impartidas por la Policía de la Ciudad, el personal autorizado de obra en el tramo donde estén trabajando y el personal autorizado ferroviario en la zona correspondiente. Sus indicaciones u órdenes se encuentran por encima de cualquier norma o señalización. La autoridad de control, en cada caso, deberá realizar señas claras para comunicarse de manera efectiva con los usuarios de la vía.



3/ Ley 2148 Art. 4.1.8.

b. Señales de tránsito

La ley establece:

Obediencia a la señalización:

“Los usuarios de la vía pública deben cumplir las indicaciones de las señales reglamentarias y adaptar su comportamiento al mensaje de las señales preventivas que se encuentren instaladas en la vía pública. Sólo puede justificarse el incumplimiento a las indicaciones de la señalización cuando su acatamiento implique peligro cierto e inminente para la vida de las personas⁴”.

Existen distintos tipos de señales:

- **Reglamentarias:**

Transmiten órdenes específicas de cumplimiento obligatorio en el lugar para el cual están destinadas. La forma es generalmente un círculo blanco con borde rojo y un símbolo de color negro, con excepción de las señales. Algunos ejemplos: **PARE - CEDA EL PASO - CONTRAMANO**

Si tienen fondo azul y borde rojo, son de permiso con restricción.

Algunas de las señales reglamentarias son:

- De prohibición
- De prioridad
- Fin de la prescripción

- **Preventivas**

Advierten la proximidad de una circunstancia o variación de la normalidad de la vía que puede resultar sorpresiva o peligrosa para la circulación.

La mayoría tiene forma de cuadrado color amarillo con la diagonal vertical, y con borde y símbolo negro. No imparten directivas, pero ante una advertencia se debe adoptar una actitud o conducta adecuada.

- **Informativas**

Como su nombre lo indica, brindan información. Están destinadas a identificar, orientar y hacer referencia a servicios, lugares o información útil para el usuario. Las señales de servicio son de fondo azul, símbolo negro, y texto y cuadrado interior en color blanco.

- **Señales transitorias**

Modifican transitoriamente el régimen normal de utilización de la vía. Dan aviso de procedimientos que no son habituales en el camino, como trabajos de construcción y mantenimiento de calles y rutas. Pueden ser reglamentarias, preventivas o informativas y en general son de color naranja.

A su vez, se dividen en:

- **Verticales**

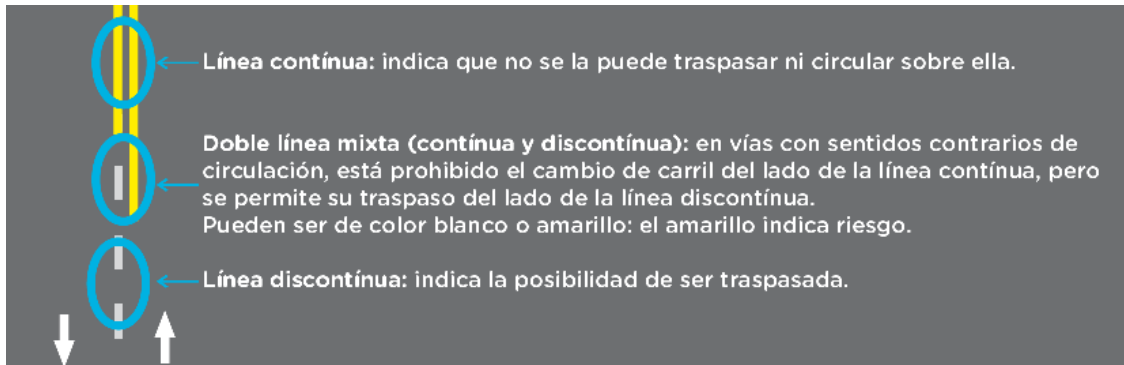
Son las señales de regulación del tránsito colocadas al costado de la vía o elevadas sobre la calzada (aéreas). Éstas son algunas de las señales de tránsito verticales con las que te podrás encontrar. Respetalas.



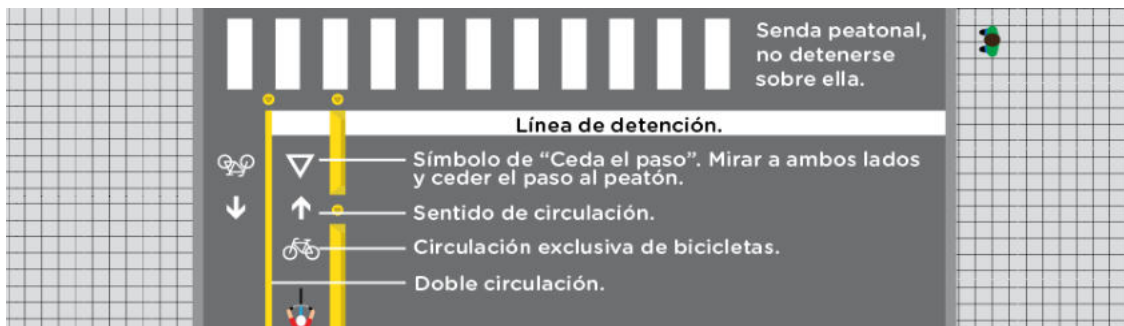
- **Horizontales**

Son las señales de tránsito marcadas sobre la calzada con el fin de regular, transmitir órdenes, advertir determinadas circunstancias, encauzar la circulación o indicar zonas prohibidas. Hay distintos tipos:

Marcas longitudinales: Son líneas ubicadas a lo largo de la calzada que indican a quien conduce su propia ubicación en el camino, delimitando carriles o límites de las áreas de la calzada. En un sentido amplio, indican dónde es seguro sobrepasar a otro vehículo y dónde está prohibido hacerlo.



Éstas son algunas de las señales de tránsito horizontal con las que te encontrarás cuando circules.



Marcas transversales: Por ejemplo: Senda peatonal, Senda para ciclistas, Intervenciones peatonales. Marcas de estacionamiento.

Colores en Cordones: se pintan con diferentes colores según aquello que se señalice.

- Los pintados de color anaranjado indican los lugares destinados al estacionamiento exclusivo de ciclorodados y motovehículos.
- Los pintados de color amarillo indican la prohibición de estacionar durante las veinticuatro (24) horas.

- **Lumínicas:** Son señales luminosas que tienen por finalidad transmitir órdenes o prohibiciones, advertir determinadas circunstancias, encauzar y regular la circulación mediante la utilización de colores, flechas o figuras específicas con ubicación y formas predeterminadas. Su luz puede ser continua o intermitente.



Los vehículos deben seguir las siguientes reglas:

- Con luz roja, detenerse antes de la senda peatonal o de la línea de detención.
- Con luz intermitente roja, detener la marcha; solo se reiniciará cuando se tenga la certeza de que no existe riesgo.
- Con luz amarilla, detenerse si no se llega a transponer la encrucijada antes de la luz roja.
- Con luz intermitente amarilla, efectuar el cruce con precaución..
- Con luz verde al frente, se está habilitado a avanzar. Sin embargo, se debe tener la precaución de no iniciar el cruce si no hay espacio suficiente para ubicar el vehículo al otro lado sin obstruir la circulación transversal. Antes de avanzar también se debe permitir que termine de cruzar el vehículo o peatón que haya iniciado el paso antes del cambio de luz.
- Con luz intermitente roja de la señal ferroviaria o cuando comienza a descender la barrera, detenerse.

Quienes conducen una bicicleta también deben respetar los semáforos.

c. Prioridad de paso

Usuarios de la vía, de acuerdo a su vulnerabilidad:

Para que exista un orden en la circulación, la Ley detalla algunas situaciones:

Prioridad de paso de vehículos de emergencia: En cualquier circunstancia se debe ceder el paso a los vehículos de emergencia en cumplimiento de sus funciones y a los vehículos en servicio de emergencia.

Prioridades de paso en intersecciones semaforizadas: La prioridad está dada por el semáforo, ya sea el exclusivo para ciclistas o el vehicular.

Prioridades de paso en intersecciones no semaforizadas: Cuando en una esquina no hay semáforos, se suele decir que el vehículo que tiene prioridad es aquel que cruza por la derecha. Sin embargo, esto no siempre es así.

Cuando el cruce de una intersección es entre arterias de distinta jerarquía, los vehículos que circulan por la arteria de mayor importancia son los que tienen prioridad:

1° Avenida

2° Calle

3° Pasaje

Cuando el cruce es entre arterias de igual jerarquía, los vehículos que tienen prioridad son los que cruzan por la derecha, excepto que:

1. Exista una señalización que indique lo contrario. Las señales “Pare” y “Ceda el Paso” indican que se pierde la prioridad de paso en una bocacalle sin semáforo. Por eso, al encontrarse ante esta situación siempre se debe ceder el paso al vehículo que circula por la otra vía.
2. Se circule por el costado de vías férreas. Cuando se atraviesa un cruce ferroviario en una intersección sin semáforos siempre el que tiene prioridad de paso es aquel que sale del paso a nivel.
3. Haya una rotonda. En este caso, la prioridad de paso la tiene el vehículo que está en ella, es decir, que entre un vehículo que pretende ingresar y uno que desea salir, la prioridad será de aquel que quiera salir por encontrarse ya circulando en ella.
4. El que cruza desde la derecha detenga su marcha.
5. El que viene desde la derecha no desea cruzar, sino girar.

“Los ciclorrodados tienen prioridad de paso respecto de los automotores cuando estos últimos giren a derecha o izquierda para ingresar a otra arteria o cuando circulando los ciclistas en grupo, el primero de ellos haya ingresado a la bocacalle⁵⁹”.

Siempre hay que considerar la vulnerabilidad presente en el tipo de movilidad elegido (en función de si tienen o no carrocería, el tamaño de ésta y la posibilidad de protección frente a un impacto, la cantidad de personas y el modo en el que son transportadas).

Usuarios de la vía, de acuerdo a su vulnerabilidad:

1°

Peatón



2°

Ciclista



3°

Moto



4°

Colectivo



5°

Taxi/
Automóvil



6°

Camión



**Por eso, como ciclista, siempre cedé el paso
a quien esté caminando.**

d. Edades y vías para circular

Toda persona que circule en ciclorrodado está obligada a ajustarse a lo siguiente:

- En bisiendas: no existe un límite de edad para circular por ella.
- En calzadas y ciclovías: a partir de los 12 años (las personas menores de esa edad sólo pueden circular acompañadas por otro/a ciclista mayor de 18 años).

Las ciclovías son de uso obligatorio en aquellos tramos de arterias donde estén presentes. Si vas a transitar por una avenida, hacelo prestando mucha más atención a lo normal ya que el tránsito es más rápido y fluido y requiere algo más de experiencia que al circular por una calle.

- En veredas: sólo podrán circular las personas menores de 12 años, a la menor velocidad posible y respetando la prioridad de paso del peatón/a.

Si alguien mayor de 12 años necesita subir a la vereda, deberá bajar de la bici. Las personas que caminan en la vía pública son las únicas que ponen el 100% de su esfuerzo y energía para el movimiento, y que cuando sale a la calle, la defensa es su propio cuerpo por no contar con ningún elemento externo de seguridad.

**Todos somos peatones en algún momento del día.
Por eso, mirá, frená y dejá pasar.
Peatones y peatonas primero siempre.**

- En autopistas y otras vías rápidas: se encuentra prohibida la circulación por ellas.
- La edad mínima para conducir ciclorrodados con pedaleo asistido eléctricamente es de dieciséis (16) años.

Arterias libradas a la circulación de ciclorrodados

Los ciclorrodados pueden circular por cualquier arteria de la Ciudad, excepto las que se detallan a continuación debido a las velocidades desarrolladas en estas vías.

- a) Las autopistas, a saber: 25 de Mayo (AU 1), Perito Moreno (AU 6), Héctor J. Cámpora (AU 7), 9 de Julio Sur y Presidente Dr. Arturo U. Illia.
- b) Calzadas centrales de la Av. Gral. Paz y de la Av. Tte. Gral. Luis J. Dellepiane.
- c) Av. Intendente Cantilo.
- d) Av. Leopoldo Lugones.
- e) Av. 9 de Julio.
- f) Arterias peatonales así designadas por ley.

La circulación de ciclorodados debe ajustarse a las siguientes pautas:



En los tramos de arterias con ciclocarriles y ciclovías deben circular exclusivamente por ellas.



En las calzadas sin ciclovías y/o ciclocarriles deben circular evitando la zona central de las mismas.



No circular en zigzag.



Se permite a las bicicletas circular sin mantener la separación entre ellas, no así con otros vehículos, extremando la atención a fin de evitar alcances entre los propios ciclistas. No se consideran adelantamientos ni sobrepasos los producidos entre ciclistas del mismo grupo.



Las bicicletas pueden circular en columna de a dos como máximo por ciclocarriles, ciclovías o bisiendas si el ancho de éstas lo permite y, en esa modalidad, sólo por otros sectores de la calzada si se trata de carriles demarcados adyacentes a las aceras de la arteria.



Circular con todas sus ruedas en contacto con la calzada y con ambas manos sobre el manubrio.



No circular tomado a otro vehículo o enfilados inmediatamente tras otros automotores.



Mirar hacia el frente y con una pierna de cada lado, de modo de tener pleno dominio de los mecanismos de conducción, sujetando el manubrio con ambas manos.



En cada ciclorodado puede transportar tantas personas como asientos tenga el vehículo siempre que el modelo del vehículo se encuentre homologado para tal fin, es decir, que cuente con doble asiento o asiento adicional, apoyapié y agarradera. Debe sentarse en la misma posición que el/la conductor/a atrás de este y no impedir ni limitar sus movimientos, **pero, durante la jornada laboral no se puede circular con acompañante.**



Está prohibido remolcar o empujar a cualquier otro vehículo.



En caso de tratarse de ciclorodado con pedaleo asistido eléctricamente, la potencia máxima del motor auxiliar será de 1.500 Watts. y peso máximo de 65 kg. En el caso de las baterías que se utilicen para los ciclorodados con pedaleo asistido eléctricamente, se debe garantizar la seguridad y compatibilidades de la combinación batería/cargador.

Requisitos de seguridad

La Ley exige que las bicicletas cumplan con los siguientes requisitos de seguridad para poder circular, se prohíbe la circulación de ciclorodados que no cumplan con los requisitos establecidos en la vía pública:

- Un sistema de frenos que actúe sobre sus dos ruedas y se accione desde el manubrio.
- Una base de apoyo para el pie en cada pedal.
- Timbre o bocina que permita llamar la atención bajo condiciones de tránsito mediano.
- Elemento catadióptrico Rojo, en la parte trasera. Blanco, en la parte delantera de superficie no inferior a veinte (20) centímetros cuadrados. Y otros blancos, rojos o amarillos en los pedales y en los rayos de cada rueda, visible de ambos lados.
- En marcha nocturna, se debe utilizar una luz de color rojo orientada hacia atrás y una luz de color blanco o destellador orientada hacia adelante, para que sean visibles a no menos de 100 metros. Más allá de la obligatoriedad durante la noche, es recomendable tenerlas siempre encendidas, sin importar la luz solar ya que eso ayudará a ser más visibles para el resto de los vehículos. El uso responsable de las luces es uno de los factores más importantes para reducir la siniestralidad vial.

Uso de casco en ciclorodados

Es obligatorio para quienes conducen ciclorodados el uso de casco homologado o certificado.

Transporte de carga en ciclorodados

Los ciclorodados pueden transportar equipajes, bultos u otros objetos siempre que se encuentren firmemente asegurados al vehículo, no afecten su estabilidad ni dificulten su conducción y sólo si sus dimensiones no sobresalen de los extremos del manubrio o de su longitud.

e. Infraestructura vial

La vía pública es un espacio de convivencia entre todas las personas que transitan por ella. Hoy, la Ciudad cuenta con diversas opciones que hacen a la intermodalidad, como la combinación del desplazamiento a pie con la bicicleta y el transporte público. De este modo, se están interviniendo zonas y creando nueva infraestructura, con el objetivo de dar mayor seguridad a sus usuarios y usuarias. Es importante que los conozcas y respetes.

Red de Ciclovías Protegidas

Esta red se diseñó para fomentar el uso de la bicicleta, mejorar la convivencia en el tránsito y la seguridad de los y las ciclistas. Integra distintos puntos estratégicos de la Ciudad (centros de transbordo, universidades, escuelas y hospitales), permitiendo también, la interconexión con otros medios de transporte. Generalmente, son de doble sentido de circulación.



- **Bicisenda**

Sector señalizado y acondicionado especialmente en veredas y espacios verdes para la circulación de bicicletas y dispositivos de movilidad personal (monopatín-Bici Eléctrica).

Sector de la calzada señalizado especialmente con una separación física o demarcación horizontal para la circulación exclusiva de bicicletas y dispositivos de movilidad personal para resguardarlos del tránsito vehicular.

- **Ciclo vía**



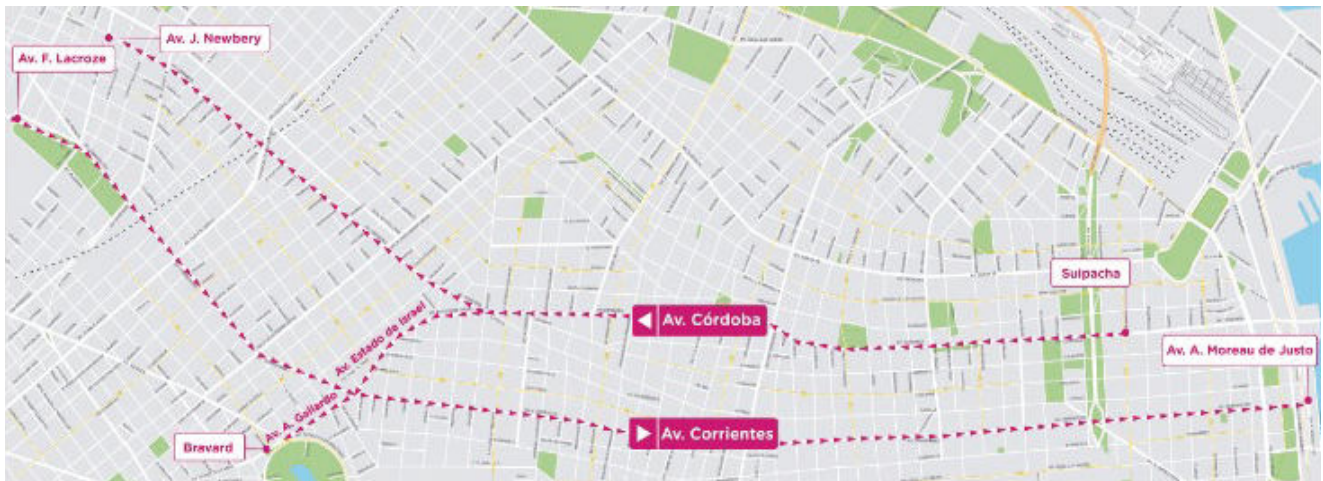
- **Ciclocarril**

Sector señalizado especialmente en la calzada para la circulación con carácter preferente de ciclorodados (bicicleta) y dispositivos de movilidad personal.

Si bien estas áreas se encuentran destinadas a la circulación de este tipo de vehículos, siempre se deberá tener presente que existe una prioridad peatonal en las mismas, dada la vulnerabilidad del peatón.



Nuevas ciclovías en avenidas



Importante



Respetá semáforos y señales.



Siempre mirá ambos lados en las esquinas y los giros de los vehículos.



Usá casco, luces y elementos reflectantes.



Anticipá tus movimientos con las manos.

Calle prioridad peatón



- **Características:** la calzada y la acera se encuentran en un mismo nivel y están separadas mediante bolardos.
- **Aplicación:** calles de convivencia entre peatones, ciclistas y vehículos habilitados.
- **Circulación vehicular:** prohibición general de vehículos motorizados, excepto vehículos de emergencias y frentistas. Las bicicletas pueden circular sobre la calzada (entre bolardos), pero a baja velocidad, dando prioridad al peatón/a.

Intervenciones peatonales



- **Características:** son calles demarcadas con pintura reflectiva color arena en el centro y una doble línea blanca como delimitación que recrean un espacio (con macetas, mesas y/o sillas) diferente de la calzada vehicular.
- **Aplicación:** esquinas de mayor riesgo para peatones. Al ampliar el sector de las veredas y crear cruces más cortos, se vuelven más visibles.
- **Circulación vehicular:** instan a reducir la velocidad y el radio de giro de los vehículos. Las bicis no pueden circular por éstas.

Senderos escolares



- **Características:** se intervienen las sendas peatonales con pintura reflectiva amarilla y blanca.
- **Aplicación:** alrededor de establecimientos escolares para dar aviso a quienes conducen de que deben adoptar una conducta de máxima prevención. Forman parte del Programa "Senderos Escolares".

Sube y Baja



- **Características:** son demarcaciones horizontales con pintura amarilla reflectiva que delimitan un carril de detención de vehículos para el ascenso y descenso seguro de escolares.
- **Aplicación:** en la puerta de los establecimientos escolares. Forma parte del Programa "Sube y Baja".
- **Circulación vehicular:** prohíbe la circulación en bici cuando se encuentra en funcionamiento; refuerza la prohibición de estacionamiento a menos de 10 metros a cada lado de entrada de instituciones educativas en horario escolar; mejora el ordenamiento del tránsito al generar una mejor convivencia, y aumenta la seguridad vial.

Carriles exclusivos



- **Características:** son carriles destinados a la circulación del transporte público. Se distinguen por el dibujo de un rombo y el tipo de vehículo que se autoriza a circular. Además, cuentan con una separación física o demarcación horizontal que los separa del tránsito vehicular. A veces es acompañado por cartelería que aclara su horario de funcionamiento.
- **Aplicación:** en algunas avenidas específicas.
- **Circulación vehicular:** en su horario de funcionamiento, está prohibida la circulación de otros vehículos, entre ellos las bicicletas.

Metrobus



- **Características:** son carriles destinados al sistema de tránsito rápido, diferenciado y en red para el transporte de colectivos. Se distinguen por demarcaciones en la calzada, separaciones físicas y dársenas de espera en paradas. Pueden estar ubicados en el centro de la calzada o bien adyacentes a los cordones. Algunos de sus cruces se señaliza con sendas de color rojo.
- **Aplicación:** en algunas avenidas específicas.
- **Circulación vehicular:** está prohibida la circulación de otros vehículos, entre ellos las bicicletas.

Calle de convivencia



- **Características:** Calle o tramo de la misma destinada preferentemente a la circulación peatonal, donde se admite la circulación restringida de vehículos.
- **Aplicación:** calles de convivencia entre peatones, ciclistas y restringida de vehículos.
- **Circulación vehicular:** Sólo pueden circular por ellas vehículos cuyo peso máximo sea de 4,6 Toneladas. Se exceptúan vehículos de emergencia, de transporte postal o de valores bancarios, los que presten servicios a establecimientos ubicados en ellas y aquellos cuyo lugar de guarda se encuentre sobre las mismas.

f. Estacionamiento

Estacionamiento de ciclomotor y dispositivos de movilidad personal.

Los ciclomotores y dispositivos de movilidad personal podrán estacionarse sobre las aceras, en la medida que no perturben la circulación peatonal.

En los lugares donde existan espacios de uso gratuito especialmente diseñados para el estacionamiento de ciclomotores y/o dispositivos de movilidad personal, deben ubicarse obligatoriamente en ellos. En ningún caso pueden ubicarse en la zona de seguridad de las bocacalles. (Art. 71.22 sustituido por el Art. 8o de la Ley No 6352, BOCBA No 6014 del 10/12/2020).

Estacionamientos comerciales:

Todos deben permitir su estacionamiento a una tarifa que no supere el 10% del valor de un auto⁶.

Infraestructuras en espacio público:

Se pueden utilizar los bicicleteros que se están instalando en bocas de subte, edificios públicos, comunas, hospitales, escuelas, universidades, centros comerciales, espacios verdes, espacios culturales y veredas del Microcentro y en las principales avenidas de la Ciudad.

g. Formas jurídicas del proceso judicial al ser responsable de un incidente de tránsito

Negligencia

Es la ausencia de precaución, la omisión o el descuido voluntario y consciente en la conducción del vehículo, realizando un acto contrario al que le exige la normativa vigente.

Ejemplos:

- Circular sin hacer uso de las luces reglamentarias

Imprudencia

Es actuar con peligro, es decir, corriendo riesgos evitables e innecesarios.

Ejemplos:

- Violación de semáforo
- Exceder la velocidad máxima permitida (las ciclovías poseen límites de velocidad)

Impericia

Es actuar de forma inadecuada en una situación determinada por falta de práctica en la conducción del vehículo, reside en la falta de experiencia.

Ejemplos:

- Realizar un cambio brusco de carril

**Circular por la vía pública
es un acto de responsabilidad.**

6/ Decreto 485/10 reglamentario de la Ley 1752/05. En caso de incumplimiento se puede realizar la denuncia a la línea 147, en Defensa del Consumidor, o en la web de Atención Ciudadana (www.suaci.buenosaires.gob.ar)

MANUAL RUTRAMUR 2023/2024 - CICLORODADOS

MÓDULO II

1. Tipos de ciclorodados y sus características



Bicicleta de ciudad

Es la más cómoda para la ciudad. También llamada bicicleta de paseo. El manubrio alto permitiéndole, a quien conduce, estar en posición erguida y cómoda, con una buena visibilidad del entorno. Está equipada con un asiento ancho, guardabarros enteros, protector de cadena, timbre y un canasto o portaequipajes fijo al cuadro.



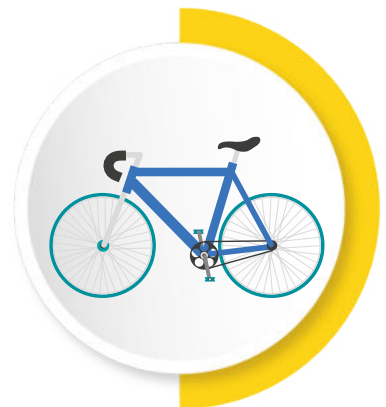
Bicicleta híbrida

Es la bicicleta más recomendada para utilizar tanto en la ciudad como fuera de ella. Viene equipada con portaequipajes, guardabarros y luces.



Bicicleta plegable

Ha sido desarrollada para circular en la ciudad. Es liviana e ideal para distancias cortas y más cómoda para hacer combinación con otros medios de transporte. Una vez plegada tiene un tamaño reducido para transportarla y evita tener que pensar en dónde estacionarla.



Bicicleta de carrera

Es liviana y rápida. Podés agregarle luces, reflectantes y canasto.



Bicicleta de montaña

Es de estructura reforzada. Se caracteriza por tener unas ruedas más pequeñas y anchas que permiten afrontar cualquier tipo de terreno.

Importante:

debe ser útil, a los fines de su uso, y quedar cómoda. Cada una tiene sus características y están adecuadas a las necesidades que demandan su uso. Si bien, siempre es recomendable adquirir una bicicleta específica para el uso que se le va a dar, en algunos casos, es posible adaptarla agregándole accesorios (por ejemplo, en el caso de una bici de montaña, para usarla por la Ciudad se le pueden cambiar los neumáticos por unos más delgados y equipar con luces y canasto).

Para la tarea de Delivery lo más importante es que pueda soportar peso y para eso debe tener una buena resistencia en el cuadro, estructura y componentes.

Una vez seleccionado el uso que se le dará, habrá que elegir el tamaño que mejor se adapte a la propia contextura.

Los cuadros cuentan con rodado y este debe ser de la medida adecuada para garantizar rendimiento y comodidad. El talle puede estar expresado en pulgadas o centímetros y refiere al largo del tubo del asiento que debe guardar relación con el largo de tus piernas.

También existen distintos tipos de asientos, el ideal depende de tu sexo y anatomía. Acordate de regularlo a la altura de tu cadera para mejorar el rendimiento y prevenir fatiga y lesiones.

Cabe destacar que también hay bicicletas de pedaleo asistido, utilitarias o de carga.

Elemento de seguridad

Los elementos de seguridad configuran una parte importante de la seguridad vial. Resultando que la conducción sea más segura y previsible.

Se dividen en dos grupos:

• Activos

Son todos aquellos elementos que actúan permanentemente garantizando el correcto funcionamiento de un vehículo en movimiento. Contribuyen a proporcionar una mayor eficacia y estabilidad en la marcha, y en la medida de lo posible, evitar un siniestro.

Está compuesta por:

- Suspensión
- Frenos
- Neumáticos
- Luces

• Pasivos

Minimiza las consecuencias de un siniestro una vez que este ya ocurrió. Sus elementos reducen al mínimo los daños que se pueden producir cuando el siniestro es inevitable.

Está compuesta por:

- Casco
- Guantes
- Indumentaria
- Calzado adecuado

2. Beneficios y riesgos del uso del ciclorodado



RIESGOS		
Se relacionan principalmente con vulnerabilidades		
Equilibrio	Desprotección estructural	Imperceptible
Al ser un vehículo de dos ruedas, cuando se circula, se impone mantenerla en estado de equilibrio. Este es afectado por la velocidad, tipo de carga, pendientes, obstáculos, pavimento, estado físico y destrezas. Como el pedaleo genera balanceos, ese equilibrio puede ser inestable, insumiendo un porcentaje importante de atención.	Al no tener carrocería, en cualquier caída o choque, la posibilidad de lesionarse es grande, ya que nada retiene o protege el cuerpo del ciclista. Lo mismo puede decirse de las condiciones climáticas adversas como viento o lluvia.	En poblaciones “entrenadas” para ver y sentir vehículos ruidosos y grandes, la silueta del conjunto ciclista-bicicleta es difícil de percibir, por su andar silencioso, perfil angosto y tamaño reducido.

La mayor vulnerabilidad la padecen quienes trabajan con ella, ya que están más horas en el tránsito y requieren de una mayor cantidad de acciones preventivas en la conducción, que muchas veces producto de la vorágine laboral y por subestimar riesgos, no se terminan llevando a cabo.

3. Siniestros viales y sus consecuencias

Es un objetivo del Gobierno de la Ciudad lograr que las personas se impliquen en el rol que cumplen dentro de la problemática vial y así puedan reconocerse como una parte activa de dicha problemática y también de su solución.

En el año 2009, se reemplazó la definición general de “accidente de tránsito” contenida en el Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad de Buenos Aires por la de **incidente de tránsito o vial**⁷.



Al utilizar el término **“accidente”** se hace referencia a *un hecho impredecible e inevitable que es imposible de controlar.*

En cambio, el término **incidente de tránsito o vial** es definido como *un hecho en el cual se produce daño a personas o cosas, en ocasión de la circulación en la vía pública siendo este predecible, prevenible y evitable.* Así se impide desligar de responsabilidad la conducta de las personas.



La necesidad de cambiar esta concepción, radica en que si bien un “accidente de tránsito” puede considerarse como inesperado y sorpresivo, no implica que no sea prevenible. Y la posibilidad de evitarlo dependerá casi siempre de la conducta de las personas.

“Si se puede evitar, NO es un accidente”.

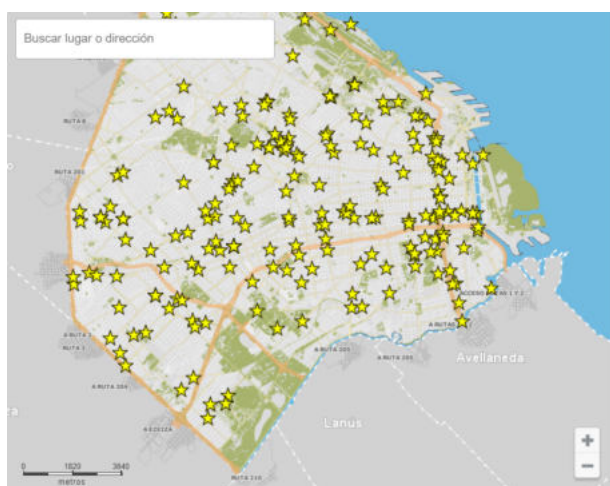
Una débil conciencia ciudadana de respeto y apego por las normas de convivencia y la existencia de una cultura social de transgresión a la Ley, conllevan al incumplimiento sistemático de las normas de tránsito con la consecuente producción de siniestros viales.

Revertir el sistema fatalista de creencias acerca de los mal llamados accidentes de tránsito, constituye una tarea educativa esencial para el desarrollo de una cultura de prevención.

Las consecuencias de los siniestros viales no se limitan a las víctimas humanas o al daño de los vehículos, sino que también inciden de manera más amplia en el ámbito económico y social. Así, impactan en las relaciones familiares, en los costos sanitarios (servicios de salud pública), en los gastos administrativos (como los servicios de justicia), dejan secuelas psicológicas y afectan la continuidad laboral.

7/ Ley 3.072 art. 1

Todas las personas que son lesionadas, discapacitadas o que mueren por causa de un siniestro vial tienen un entorno afectivo que resulta profundamente afectado. Es imposible asignar un valor cuantitativo al sufrimiento humano derivado de estas circunstancias.



En el año 2016, se presentó el mapa interactivo de las estrellas amarillas de la Ciudad de Buenos Aires junto a la Asociación Civil Madres del dolor, ACTIVVAS y la Red Nacional de Familiares de Víctimas de Tránsito⁸.

El señalamiento mediante un cartel o una demarcación con una estrella amarilla, hace referencia al lugar de fallecimiento de una víctima de tránsito, convocando así a la ciudadanía a tomar conciencia y respetar la vida.

Las cinco puntas de cada estrella representan los siguientes valores: **MEMORIA, PREVENCIÓN, LEY, JUSTICIA y EDUCACIÓN.**



Decí no a la violencia vial.

8/ Para más información ingresá a: <https://www.buenosaires.gob.ar/movilidad/plan-de-seguridad-vial/informes-y-estadisticas/mapa-de-estrellas-amarillas-en-la-ciudad>

MANUAL RUTRAMUR 2023/2024 - CICLORODADOS

MÓDULO III

1. Pandemia vial

El tránsito es uno de los sistemas más complejos y peligrosos que deben enfrentar las personas de manera cotidiana.

El crecimiento de los factores de exposición al tránsito como el parque vehicular y la población, el proceso de urbanización rápido y la globalización de modos de vida poco saludables, han contribuido a complejizar el escenario vial.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) considera que los traumatismos por siniestros de tránsito son un problema mundial de salud y desarrollo, y categorizó a los incidentes viales como “**pandemia**” debido a que se encuentran entre las 10 principales causas de defunción en todo el mundo, siendo la primera en niños, niñas y jóvenes de 5 a 29 años.

Se estima que cada año 1.4 millones de personas pierden la vida a causa de los siniestros de tránsito y otros 50 millones de personas resultan lesionadas provocando en muchos casos una discapacidad⁹.



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 o a un tercero. En estas circunstancias, la opción del ciclorrodado se presenta como una solución ágil e independiente para moverse por este aglomerado urbano.

Conducir una bicicleta exige habilidad, concentración y práctica, ya que conlleva algunos riesgos que no se aplican a la conducción de un automóvil, colectivo o camión. Por ejemplo, la estabilidad y la tracción son distintas dado que cuenta con dos ruedas y eso exige más equilibrio. Quienes son ciclistas junto con las y los peatones y motociclistas son a quienes se considera más vulnerables del tránsito, porque no poseen carrocería y son los que representan los mayores índices de siniestralidad.

9/ Fuente: Organización Mundial de la Salud (OMS) “Traumatismos causados por el tránsito” (2022). Para más información entrá a: <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

10/ Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) “Serie histórica de siniestralidad vial en la Argentina 2008-2015” <https://www.argentina.gob.ar/securidadvial/observatoriovialnacional/estadisticas-observatorio>

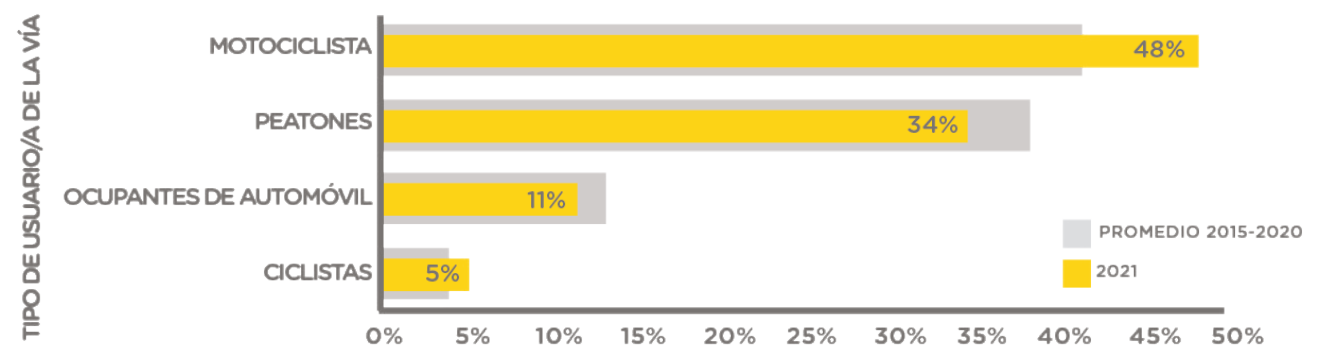
Por eso, la Gerencia de Educación y Convivencia Vial del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires encuentra fundamental generar herramientas que propicien la toma de conciencia en la ciudadanía.

Es por ello que este Manual RUTRAMUR busca reforzar las conductas responsables en materia de tránsito y la adquisición de conocimientos que promuevan la salud y la prevención de situaciones de riesgo de las personas que realizan el servicio de mensajería y/o reparto.

Ciudad de Buenos Aires

Durante el año 2021 se registraron 96 víctimas fatales en 96 siniestros viales. Se estima que las que ocurrieron luego de un lapso de 30 días del hecho fueron 104.

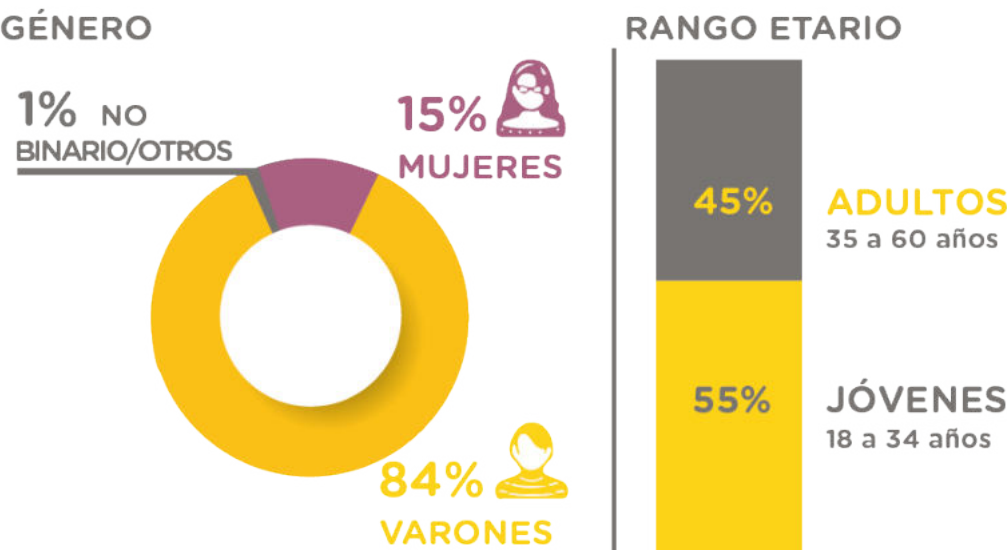
Víctimas fatales según tipo de usuario/a de la vía. Ciudad de Buenos Aires, año 2021 y promedio 2015-2020. Porcentajes.



Resumen:

- Casi nueve de cada diez personas fallecidas en siniestros viales (88%) fueron usuarios/as vulnerables de la vía.
- Más de tres cuartas partes de las víctimas fatales fueron de sexo masculino (77%) y el 49% tenían entre 25 y 54 años de edad.
- El 63% elige repartir en la zona centro de CABA.
- Las mayores tasas de fallecidos por km se observaron en las Comunas 3, 5 y 6.

Estos datos merecen ser tenidos en cuenta considerando el universo de personas inscriptas en el RUTRAMUR. En la actualidad, el 84% son varones y más de la mitad son jóvenes. O sea, se trata del grupo con más alta exposición al riesgo vial.



Datos relevantes según informe¹¹:

- El 77 % de los incidentes de las personas trabajadoras en reparto se suceden con automóviles.
- El 29% con colectivos.
- 20% con motos.

11/ Gerencia operativa de experiencia de la movilidad urbana (GOEMU)

2. Convivencia vial

Toda persona que sale de su vivienda “entra” a formar parte de un todo en movimiento. A todas las personas que se desplazan las une el objetivo común de movilizarse de un punto a otro y a su vez, dependen de las otras personas para cumplirlo. La conducta individual de cada persona condiciona e influye sobre la de las demás y viceversa.

Cuando alguien se dirige hacia algún lugar, normalmente desea llegar lo antes posible, es decir sin atascarse, sano/a y salvo/a y sin lastimar a nadie. En esta sencilla expresión se ponen de manifiesto los dos principios básicos de todo sistema de tránsito en el mundo: **Fluidez y Seguridad**. Pero es evidente que la fuente de los mismos es otro principio igualmente importante: **Solidaridad**. El tránsito debe ser necesariamente solidario como *adhesión circunstancial a la causa de otros*.

Todas las personas son diferentes, por lo cual, sus reacciones e intereses también lo son. En este sentido, las leyes existen para posibilitar la convivencia pacífica entre sus integrantes, al poner un límite entre dos o más individuos. En materia de tránsito en la Ciudad de Bs. As. rige la Ley 2148 y es la encargada de regular el orden de quienes la transitan, sin importar si su desplazamiento es motorizado o no.



Principios básicos del sistema de tránsito mundial:

FLUIDEZ

SEGURIDAD

La convivencia es la coexistencia pacífica y armoniosa de quienes interactúan en la vía pública y en esos momentos de encuentro, es posible generar y mantener relaciones valiosas y gratificantes. Las personas que realizan el servicio de mensajería y/o reparto son responsables de una parte del tránsito y es fundamental que desarrollen el sentido del respeto y el cuidado hacia uno mismo y hacia las demás personas.



Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (aprobado por Ley 2148).

Si bien la Ley N° 2.148 fue sancionada por la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires en el año 2006, a lo largo de los años sufrió modificaciones conforme a las nuevas necesidades de la sociedad.

Por ejemplo, en el año 2020, se incorporó mediante la Ley N° 6.314 el apartado normativo que regula la actividad del servicio de mensajería urbana y reparto a domicilio de sustancias alimenticias dentro de la Ciudad de Buenos Aires o desde ésta hacia otra jurisdicción.

Si se comprende que las normas son el producto de un consenso social a fin de posibilitar la convivencia, se las va a respetar por CONVICCIÓN y no sólo por obligación.

Ahora bien, las estadísticas viales demuestran que no alcanza con que las leyes existan si la ciudadanía no asume el compromiso de respetarlas siempre. Es entonces donde aparece la **“cultura vial”**: concepto que refiere al conjunto de costumbres, hábitos y formas de relacionarse en la vía pública. Cada sociedad tiene la suya.

De allí la importancia de tener presente la propia cultura vial, para darse cuenta de por qué generalmente nos comportamos de formas que conscientemente sabemos que no son correctas, pero las hacemos igual. Si hacemos el ejercicio de pensar cuáles son los comportamientos que realizamos incorrectamente mientras transitamos por la vía pública, aún sabiendo que podríamos ser sancionados, seguramente vamos a encontrar que son varios, y ¿si con alguno de estos comportamientos te ponés en riesgo a vos?, o ¿a otra persona?, o ¿a alguien que querés?. Entonces, ¿cuán importante crees que es respetar la ley e incluirla dentro de nuestros hábitos?

La importancia de conocer y respetar esta ley radica en que allí están nuestros derechos y obligaciones en la vía pública; y es a partir de los valores aprendidos e incorporados desde la infancia que mejora la convivencia vial mediante nuestras conductas actuales.

Los y las ciclistas, al igual que el resto, son responsables de una parte del tránsito y es fundamental que desarrollen el sentido del respeto y el cuidado de la propia vida y hacia las demás personas.

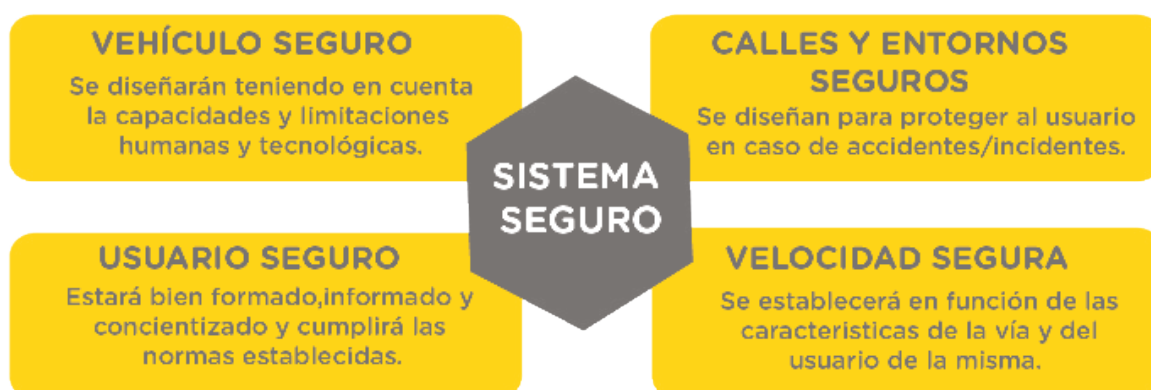
3. Plan de seguridad vial de la Ciudad de Buenos Aires 2020-2030

La seguridad vial es un asunto de responsabilidad compartida en todo el mundo. Desde hace varias décadas, distintos países y ciudades del mundo emprendieron un camino hacia la mejora de la seguridad vial.



Suecia, que lleva más de tres décadas siendo referente en la temática, creó en 1997 el **“Programa Visión Cero”** cuyo principio ético establece que nadie debería morir ni sufrir lesiones para toda la vida en siniestros de tránsito.

Y a este principio se le sumó el concepto de que el sistema de transporte debe ser diseñado para contener y reducir el impacto de los errores humanos, creando lo que internacionalmente se conoce como **“Sistema Seguro”**.



¿Cuáles son los principios básicos del Plan?

- El sistema de transporte debe ser diseñado para contener y reducir el impacto de los errores humanos y crear lo que se conoce internacionalmente como sistema seguro
- No es aceptable ninguna muerte ni herido grave por incidentes de tránsito.
- Todos y todas cometemos errores aún si conocemos la normativa y los programas oficiales de concientización.
- El diseño de la infraestructura del sistema de movilidad debe contemplar los errores humanos para que, cuando se produzcan, no haya víctimas fatales.
- Se debe tener en cuenta la fragilidad del cuerpo humano al diseñar el sistema de movilidad.



En la Ciudad de Buenos Aires y en concordancia con ambos principios, se creó en 2017 el primer Plan de seguridad vial con el objetivo ya alcanzado de reducir en un 30% las víctimas fatales por siniestros viales para el año 2019. Y en línea con la Organización de las Naciones Unidas (ONU) se busca reducir en un 50% las víctimas fatales para el año 2030 a través de 4 herramientas de gestión: la infraestructura, la fiscalización y la legislación, la educación vial en todas las edades, más el compromiso de todas las personas que viven y trabajan en la Ciudad.

En el mediano y largo plazo, esta política integral busca reducir todo lo posible los índices de siniestralidad vial en la vía pública y minimizar las consecuencias humanas y materiales que se generan a raíz de los incidentes viales.

Hemos visto algunas modificaciones que se realizaron en la infraestructura de la Ciudad de Buenos Aires para dar respuesta a las necesidades que surgen en una ciudad en continuo crecimiento, y el cambio de paradigma en materia de movilidad por el cual las personas pasan a ser el eje principal y se reconoce que las personas que se desplazan caminando son las mas vulnerables de la via publica.

El uso de transporte público, caminar y andar en bicicleta son primordiales en este nuevo estilo de movilidad: estos medios dan la posibilidad de no depender de vehículos particulares motorizados en primera instancia, disminuyendo la contaminación y beneficiando la circulación con un flujo más rápido y saludable.

El uso de bicicleta ha tenido una evolución notable en los últimos años y se ha convertido en uno de los principales agentes de cambio dentro del paradigma de movilidad sustentable.

4. Perspectiva de género en el tránsito

Para el Gobierno de la Ciudad es un desafío seguir transformando la vía pública en un lugar más igualitario, justo y seguro.

Las problemáticas de género y diversidad vinculadas a las violencias y discriminación en el espacio público no están exentas del cambio cultural que se está desarrollando en la ciudad.

Promover una actitud solidaria en el tránsito implica, también, atender a los **roles y estereotipos de género** que actúan como factores que clasifican y organizan los vínculos y la vida cotidiana. Éstos asocian determinadas actitudes y características a mujeres y varones, estableciendo cómo deben ser los varones y las mujeres. Así, las actitudes y percepciones que tienen ambos como actores dentro del tránsito no son la excepción.

Los “códigos” en el tránsito reproducen y refuerzan estereotipos de género: muchas veces, las mujeres son consideradas como temerosas, prudentes, no tan seguras de sí mismas (lo femenino como débil, emocional, responsable); en cambio, los varones son vistos como temerarios, agresivos, seguros a la hora de manejar (lo masculino asociado a la fuerza física, virilidad, dominante, pragmático¹²).

Las identidades de género se construyen y sostienen a través de las oposiciones dicotómicas que implica la dominación masculina y estigmatización de las mujeres y esto se ve también en la interacción en el tránsito.

En este sentido, es sumamente importante cuidar a quienes trabajan como transportistas de mensajería urbana y/o reparto a domicilio de sustancias alimenticias.

Desde sus orígenes, las ciudades modernas fueron diseñadas y desarrolladas por varones. Los espacios públicos fueron pensados para ser ocupados por ellos que, teniendo en cuenta los roles socio-culturales de género, eran los sujetos habilitados para participar del mercado laboral y la esfera pública.

La paulatina incorporación de las mujeres al ámbito público y al mercado laboral, (**15% de las personas que trabajan en reparto son mujeres**¹³) contribuyeron a problematizar ciertos patrones establecidos en relación a cómo las mujeres se mueven en las ciudades, y cuáles son sus necesidades en el espacio público.

Tal es así que en el año 2019, el Gobierno de la Ciudad presentó su **Plan de género y movilidad** con la convicción de que adoptar una perspectiva de género para abordar la movilidad cotidiana es clave para la construcción de una ciudad más inclusiva¹⁴.

El acceso y la accesibilidad de las mujeres a la conducción en el servicio de mensajería y/o reparto es un derecho que implica autonomía no sólo económica sino también física y en la toma de decisiones.

Los cambios culturales que se están produciendo en relación a la igualdad de género invitan a un trabajo de deconstrucción respecto a roles y estereotipos de género, como así también, a la deconstrucción de prácticas violentas naturalizadas en el tránsito tales como agresiones físicas, comentarios o chistes machistas.

12/ Para más información: <https://www.redalyc.org/pdf/4008/400838232019.pdf>

13/ Base de datos de inscriptos a RUTRAMUR hasta Abril 2020. La muestra es consistente con la base total de RUTRAMUR donde, de 7.866 repartidores registrados bajo la modalidad de bicicleta, el 15% son mujeres y el 85% son varones. Según un estudio de OIT/FLACSO, el 15% de las personas ocupadas en el sector son mujeres.

14/ El género excede el binarismo femenino-masculino, dada la multiplicidad de identidades que no se identifican con su sexo biológicamente asignado.

En cumplimiento con la Ley de protección integral para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra las mujeres en los ámbitos en que desarrollen sus relaciones interpersonales¹⁵, se crea en el año 2013 la Línea 144.

LÍNEA 144
#estamos



Podés llamar:
al 144



Escribir por WhatsApp:
al 1127716463



Escribir por mail a:
al linea144@mingeneros.gob.ar

APP

Y descargate:
la app

**LA LÍNEA 144 BRINDA ATENCIÓN TELEFÓNICA ESPECIALIZADA
DURANTE LAS 24 HORAS LOS 365 DÍAS DEL AÑO.
ES ANÓNIMA, GRATUITA Y NACIONAL.**



MUJER / TESTIGO

Según el motivo de la llamada¹⁶, el equipo interdisciplinario ofrece *Información, Contención y Asesoramiento*, ya sea antes, durante o después de las distintas situaciones relacionadas con la violencia de género.

INFORMACIÓN

Conocé y reconoce qué es la violencia de género, cuáles son tus derechos, a qué lugares acudir y cómo afrontar las situaciones.

CONTENCIÓN

El equipo compuesto por profesionales de la psicología, el derecho y otras áreas afines te escucha, acompaña y asiste.

ASESORAMIENTO

El equipo interdisciplinario te explica cómo actuar para garantizar tu protección y los pasos a seguir para hacer una denuncia, acceder a la Justicia o a cualquier otra atención que necesites.

**IMPORTANTE: La línea 144 NO se trata de una línea de emergencia.
En caso de riesgo o quieras hacer una denuncia comunicate al 911 o
dirigite a la comisaría o fiscalía más cercana.**

También podés recibir información, contención y asesoramiento comunicándote a través del chatbot del Gobierno de la Ciudad al +54 9 11 50500147.

15/ Ley de protección integral a las mujeres N° 26.485 (2009).

16/ Vías de contacto: Podés comunicarte llamando al 144, por whatsapp al 1127716463, por mail a linea144@mingeneros.gob.ar, o descargando la app.

Acoso callejero

El acoso callejero son las acciones físicas o verbales con contenido sexual contra una persona que no quiere participar de esas acciones, basado en el género o en la identidad sexual de la persona que sufre el acoso. Según la Ley N° 5.742¹⁷ se considera acoso sexual callejero a:

- Comentarios sexuales.
- Fotografías y grabaciones hechas sin consentimiento de la víctima.
- Contacto físico indebido y sin consentimiento de la víctima.
- Persecución o arrinconamiento.
- Masturbación.
- Mostrar partes íntimas del cuerpo.
- Gestos obscenos.

100% de las mujeres sufrió acoso callejero al menos una vez a lo largo de su vida¹⁸.

El acoso sexual callejero puede ser denunciado y se aplican sanciones que van desde una multa, la obligación de hacer trabajos para la comunidad o el arresto.

¿Cómo hacer la denuncia por acoso sexual callejero?

Comunicándote al 911 o al chatbot del Gobierno de la Ciudad.

NO QUIERO TU PIROPO, QUIERO TU RESPETO.

El acoso callejero es considerado violencia de género porque afecta la dignidad y los derechos fundamentales de la persona acosada, que ve vulnerada su libertad, integridad y derecho de libre tránsito. Genera intimidación, hostilidad, degradación, humillación o un ambiente ofensivo en los espacios públicos y en los espacios privados de acceso público.

Datos

Según un informe estadístico de la Línea Acoso del año 2019, se reportaron 3719 casos de acoso en el transporte público:

- 43,9% comentarios sexuales
- 39,5% persecución/arrinconamiento
- 12,3% masturbación/gestos obscenos
- 4,4% fotografías y/o grabaciones no consentidas

consecuencias en la movilidad de las mujeres:

- Cambiar los recorridos habituales por temor a encontrarse con el o los agresores.
- Modificar los horarios en que transita por el espacio público.
- Preferir caminar en compañía de otra persona.
- Modificar su modo de vestir buscando desincentivar el acoso.
- No trabajar en horarios nocturnos.

A la luz de estos resultados, es necesario y urgente producir una reflexión al respecto, para visibilizar estas situaciones y apelar a la empatía y al esfuerzo de todos los actores del tránsito en su conjunto, para erradicar cualquier forma de violencia de género.

17/ La Ley N° 5.742 fue sancionada por la Legislatura de la Ciudad de Buenos Aires el 07/12/2016.

18/ Fuente: Informe “Ella se mueve segura”. CAF y FIA Foundation. Año 2019.

MANUAL RUTRAMUR 2023/2024 - CICLORODADOS

MÓDULO IV

1. Pasos a seguir ante un siniestro vial

Es importante saber que es lo que dice la ley vigente (**2148 art: 5.5.1 Obligaciones en caso de incidentes viales**).

“Todo usuario de la vía pública involucrado en un incidente de tránsito, está obligado a solicitar auxilio para atender a las víctimas si las hubiere, a brindar su colaboración para evitar mayores daños o peligro para la circulación y a contribuir al esclarecimiento de los hechos”.

Cuando se produce un incidente de tránsito, es natural que haya mucha confusión. Para facilitar la toma de decisiones en una situación de ese tipo, es importante tener presente tres pasos a seguir:



1º Proteger

Detenerse de inmediato en un lugar seguro, si no hay lesiones, salir de la calzada y permanecer en el lugar del hecho. Si hay vehículos inmovilizados será necesario señalizar la zona para que no se produzcan nuevos incidentes viales. Para ésto, los vehículos deberán encender las balizas vehiculares de emergencia y, en lo posible, colocar las balizas portátiles.

2º Alertar

En caso de lesionados, llamar inmediatamente al servicio de Emergencias Médicas 107 (número nacional) y luego al 911 (que centraliza las llamadas dirigidas a Policía Federal, Bomberos y emergencias médicas y luego son derivadas al SAME). Quien llame al servicio de emergencias 107 o 911 debe indicar con claridad:

- Lugar del hecho (calle, avenida, intersecciones o alguna referencia clave).
- Características del incidente (choque frontal, vuelco, incendio, etc.).
- Cantidad y el estado de las víctimas.
- Es importante no cortar la llamada hasta que el operador lo indique.

3º Socorrer

- Mientras se espera al servicio de emergencias, evaluar si se puede brindar ayuda a quien se encuentre con lesiones
- No retirar el casco.
- No movilizar a la persona herida para evitar daños por eventuales lesiones ocultas, salvo que exista posibilidad de atropello.
- Si se observa que la persona tiene un objeto clavado, no retirarlo para que no se produzca una hemorragia.
- Si la persona lesionada se encuentra consciente, tranquilizarla y alentarla a no realizar ningún movimiento.
- Interrogar sobre la presencia de dolor, pérdida de sensibilidad o dificultad de movimiento de algún miembro.
- Si la víctima está inconsciente y se conocen técnicas de reanimación y se está habilitado para realizarlas, es momento de hacerlo. De otro modo, esperar el auxilio del servicio de emergencias solicitado.

A tener en cuenta:

- En caso de participar en un siniestro vial en el que resultaron personas heridas y el personal policial es convocado al lugar en primera instancia, ellos se encargarán de preservar la escena del hecho, de resguardar los vehículos y otras pruebas del incidente para una adecuada resolución del caso, y de brindar los medios para que los servicios de emergencia atiendan a los heridos.
- Al existir un procedimiento judicial de un siniestro vial, es obligatorio presentarse a declarar en la fiscalía o juzgado correspondiente en caso de ser convocado como testigo.
- Es importante recabar la mayor cantidad de datos en el lugar del hecho (no sólo de los vehículos y personas involucradas sino también de testigos del hecho).
- En aquellos casos en que no fuera posible recabar información en el momento, la misma puede ser obtenida en la comisaría, fiscalía y/o el juzgado interviniente.

Si tenés cobertura de accidentes de riesgos del trabajo (art), avisa inmediatamente a tu empleador/a.

Si trabajás de manera independiente, realizá la denuncia a la compañía de accidentes personales.

Asesoramiento jurídico y Asistencia psicológica

En caso de sufrir un siniestro vial es recomendable asegurarse de contar con el mejor asesoramiento posible acerca de cómo enfocar el reclamo de las indemnizaciones y reparaciones a los que las víctimas tienen derecho. En este sentido, es aconsejable seleccionar con calma el asesoramiento legal y no aceptar ofertas apresuradas o de abogados de los que no se tienen referencias previas.

Para recibir asesoramiento jurídico acerca de cómo proceder y/o atención psicológica gratuita se puede recurrir a algunos de los siguientes organismos y organizaciones:

Organismos públicos nacionales y de la Ciudad de Buenos Aires

Red Federal de Asistencia a víctimas y familiares de siniestros viales.
<https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/redfederal> o Línea 149 opción 2.

Acompañamiento, Orientación y Protección a las víctimas del delito.
<https://www.mpf.gob.ar/dovic/> o Tel 6089-9114

Asistencia y Asesoramiento a las víctimas de la violencia física y/o emocional.
<https://mpfciudad.gob.ar/> o Tel 4014-1984

Asesoramiento para afrontar problemas legales de la vida cotidiana.
<https://www.argentina.gob.ar/justicia/afianzar/caj> o Tel 0800-222-3425

Organismos no gubernamentales

Asociación Civil Trabajar contra la Inseguridad Vial y la Violencia con Acciones Sustentables
<https://activvas.org/>

Asociación Civil Madres del Dolor
<http://www.madresdeldolor.org.ar/>

Asociación Civil Conduciendo a Conciencia
<https://conduciendoaconciencia.org/>

Asociación Civil Carla Arduini
<https://es-la.facebook.com/carlaarduini>

2. Prácticas seguras y primeros auxilios

Las prácticas seguras son técnicas que permiten prevenir incidentes o bien, moderar sus efectos negativos.

Caídas o golpes

- Siempre evitá subir o bajar de la bici sobre superficies resbaladizas y/o irregulares.
- Conducí tu bici con suma precaución los días lluviosos o sobre superficies en mal estado.
- Siempre usá la ropa de trabajo adecuada (casco, guantes, campera, pantalón, calzado, traje de lluvia).
- Respetá dimensiones, peso y volumen de las cargas a transportar.
- Cuando camines por rampas o escaleras, no llesves cargas por encima de la altura de la cintura a fin de no afectar tu equilibrio.
- Siempre mirá por dónde caminá, evitando el uso del celular o cualquier acción que pueda distraerte, especialmente mientras llevás las cargas.
- Si ves algún tipo de derrame en la calzada, informalo llamando al 103, al 147 o personalmente en una Sede Comunal.

Cuando se trata de una caída, si te das cuenta de que inevitablemente vas a caerte, lo mejor es soltar el manubrio a fin de evitar golpes contra la bici. Si en la caída además, derrapas, no separes los brazos ni las piernas y no intentes levantarte hasta detenerte completamente.

Qué hacer después de una caída, si no perdiste la conciencia:

- Salí de la calle y ubicáte en un lugar seguro.
- Mirá tu cuerpo y chequeá que te encontrás bien.
- Mové suavemente brazos, piernas y cuello.
- Date unos minutos para que disminuya el nivel de estrés.
- Tomalo con calma.
- Si sufriste alguna lesión lo mejor es consultar con tu servicio médico.
- En caso de volver a conducir, chequeá la mecánica de la bici, el cuadro y las ruedas.

Torceduras

- Evitá los movimientos bruscos al realizar la carga y/o descarga de objetos pesados, a fin de prevenir posibles torceduras en las muñecas.
- Realizá el ascenso y descenso de la bici sin efectuar posiciones forzadas.
- A fin de evitar posiciones incorrectas de manejo, llevá siempre las cargas en el portaobjetos (mochila, canasta, portaequipaje trasero o alforjas laterales).
- Usá calzado cerrado y sujeto al pie.
- Asegurate de bajar de la bici en una superficie plana y firme para evitar posibles torceduras en los tobillos.

Quemaduras o mordeduras

- En todo momento evitá la exposición directa al sol.
- Ante la presencia de perros, conservá la calma y evitá agredirlos. Si estás conduciendo hacelo a velocidad uniforme y con trayectoria rectilínea.

Cortes

- Según el tamaño y la profundidad de la herida puede precisar puntos de sutura o una sutura adhesiva, por lo que es aconsejable que te dirijas al hospital más cercano.
- Aún los cortes que no parecen graves, pueden presentar signos de infección (dolor, hinchazón, enrojecimiento, pus).
- La herida debe ser evaluada por un/a médico/a antes de las 6 horas ya que puede requerir sutura.

Atrapamiento

- Usar indumentaria de talle adecuado para evitar posibles enganches o atrapamientos.
- NO llevar mercaderías en el manillar ya que afectan la estabilidad, limitan la direccionalidad y además se podrían atascar en las partes móviles de la bicicleta
- NO llevar mercaderías colgando de los brazos ya que inciden en la conducción al sobresalir de los extremos del manillar y limitar la libertad de movimientos.

Atropellamiento

- Prestá atención al bajar de la bici y mirá hacia ambos lados.
- No andes con la bicicleta en lugares de circulación peatonal.
- En caso de tener algún problema con la bici, salí de la zona de circulación de la calzada y evaluá posibles peligros.
- Siempre cruzá la calle con precaución.
- Evitá el zig zag, respetá la distancia de seguridad con los demás vehículos y nunca olvides los puntos ciegos.
- No circules cerca de los laterales de los vehículos de gran porte.

Agresiones

- Siempre tratá con respeto y consideración a las demás personas.
- Nunca respondas a eventuales agresiones.
- En situación de robo no opongas resistencia.

Los primeros auxilios son las prácticas inmediatas que se efectúan en una víctima en el mismo sitio del incidente.

Cortes o heridas

- Lavar la herida y alrededores con agua bajo la canilla y jabón blanco.
 - Si la herida presenta “hemorragia” aplicar una gasa o tela limpia haciendo presión (NO usar algodón o pañuelos descartables ya que pueden deshacerse con la sangre y contaminar la herida). Si la herida se encuentra en piernas o brazos, levantar el miembro a un nivel superior al corazón.
- Ambas acciones detienen o disminuyen el sangrado.

Caídas con fracturas

- En caso de fracturas en miembros superiores, retirar anillos, pulseras y/o relojes ya que la hinchazón posterior puede hacer imposible su extracción y cortar la circulación.
- Ante la fractura no compleja de miembros, su correcta “inmovilización” con objetos rígidos, maderas, palos, o cartones gruesos calma el dolor.
- Si la fractura es expuesta NO intentar reintroducir los fragmentos óseos. Sólo cubrir con gasa o tela limpia.

Quemaduras

- Aplicar solamente agua a temperatura ambiente. Calma el dolor y evita el avance de la lesión.
- En caso de presentar “ampollas” NO abrirlas.

Cuerpos extraños

- Los posibles impactos de insectos u otros objetos contra los ojos, pueden producir lagrimeo, enrojecimiento, ardor y dificultad para mantener el ojo abierto.
NO frotar ni aplicar gotas. NO usar pañuelos descartables, gasas ni hisopos.
Lavar el ojo afectado inclinando la cabeza hacia el lado lesionado, con agua corriente o solución fisiológica.

MANUAL RUTRAMUR 2023/2024 - CICLORODADOS

MÓDULO V

1. Aptitud para conducir

Es la capacidad natural para adquirir cierto tipo de conocimientos o para desenvolverse adecuadamente en una materia. Por eso no es correcto pensar que una persona sabe conducir por el solo hecho de conocer la normativa vial.

La aptitud se considera disminuida cuando existe una alteración de la coordinación motora, de la atención, de la percepción sensorial o del juicio crítico, modificando así el comportamiento habitual.

2. Actitud al conducir

La actitud es la manera en que sentís y pensás, y durante la conducción te predispone a realizar determinadas maniobras que pueden llevarte a sufrir o a evitar algún incidente.

Los riesgos de sufrir incidentes dependen ante todo de la actitud al conducir.

Para conducir de una manera relajada, se recomienda una **actitud positiva**:



- **Tolerante:** aceptando la diversidad de las demás personas que transitan en la vía pública y también sus equivocaciones.
- **Solidaria:** facilitando las maniobras ajenas a través de las maniobras propias.
- **Comprensiva:** poniéndose en el lugar del otro y actuando en consecuencia.
- **Prudente:** evitando riesgos innecesarios.

Por el contrario, la **actitud negativa** genera más estrés y por lo tanto mayor riesgo vial:



- **Prepotente:** intentando hacer “justicia” al observar que otros actores del tránsito no se movilizan según el juicio propio.
- **Desconsiderada:** entorpeciendo la movilidad de las demás personas.
- **Exhibicionista:** pretendiendo llamar la atención asumiendo conductas peligrosas.
- **Impulsiva:** cometiendo infracciones por tener prisa.

El ser humano comete errores... por eso el hábito de disculparse y aceptar las disculpas te ayudará a evitar inconvenientes.

3. Factores que alteran la actitud y aptitud

Condiciones psicofísicas de los conductores

“Está prohibido conducir con alteraciones psíquicas o habiendo consumido o incorporado a su organismo, por cualquier método, sustancias que disminuyan la aptitud para conducir.

Se considera disminuida la aptitud para conducir cuando existe somnolencia, fatiga o alteración de la coordinación motora, la atención, la percepción sensorial o el juicio crítico, variando el pensamiento, ideación y razonamiento habitual¹⁹”.

Principales factores que impiden conducir de manera segura:

a. Ingesta de determinadas sustancias

Nos referimos al consumo de drogas ilegales como legales (alcohol y algunos medicamentos recetados) que generan alteraciones en el sistema nervioso central y alteran la capacidad natural de conducir:

Narcóticos

Si bien no todas las drogas producen los mismos efectos en el organismo, todas modifican el comportamiento, tanto si su consumo es ocasional como frecuente, constituyendo así un grave peligro en la conducción.

Según los efectos que producen en el organismo, en términos generales son:

- **Depresoras** (ralentizan el organismo) por ejemplo la heroína.
- **Estimulantes** (aceleran el organismo) por ejemplo la cocaína.
- **Alucinógenos** (alteran severamente las percepciones exteriores) por ejemplo el éxtasis.

Psicofármacos

Son medicamentos utilizados para el tratamiento de padecimientos psíquicos o neurológicos y suelen estar contraindicados a la acción de conducir por alterar la capacidad natural. Por eso, para que el/la médico/a tratante pueda prescribir el tratamiento más conveniente es necesario avisarle que la actividad laboral desempeñada conlleva la conducción de una bicicleta.

Consumo de medicamentos

Cierto tipo de medicamentos pueden afectar negativamente la capacidad de conducir. *Un ejemplo son los fármacos de prescripción con efectos sedantes como los que se utilizan para inducir el sueño.* Este tipo de medicación puede tener efectos residuales incluso en las primeras horas de la mañana aunque se haya ingerido la noche anterior. Siempre se debe consultar el prospecto explicativo, donde figura la advertencia en caso de que afecte la capacidad de conducir un vehículo, e informarse con su médico/a ante cualquier inquietud.

Alcohol

Niveles de alcohol en sangre de personas conductoras.

Está prohibido conducir cualquier tipo de vehículo con más de 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre.

El grado de alcoholización depende de diversos factores que afectan la absorción del alcohol ingerido:

- Clase de bebida (tipo y graduación alcohólica)
- Cantidad de bebida ingerida
- Rapidez con la que se bebió
- Presencia de alimentos en el estómago
- Funcionamiento hepático
- Momento del día en que se bebió
- Peso, edad, sexo y estado de salud general de la persona

Por lo tanto, cada situación de consumo de alcohol es única aún tratándose de la misma persona. Y los efectos del alcohol en ningún caso se terminan con la ingesta sino que perduran hasta haber eliminado todo rastro en el organismo²⁰.

Los efectos del alcohol en ningún caso se terminan con la ingesta, sino que se extienden hasta haber eliminado todo rastro del organismo.

Los efectos que produce en el organismo una tasa de alcoholemia positiva entre 0.10 gr/l y 0.50 gr/l son los siguientes:

- **Alteraciones en la visión y en la coordinación viso-motora.** *Consecuencias:*
Distorsión visual y deterioro de la resistencia al deslumbramiento.
Error en la percepción de las luces, las señales, las distancias y las velocidades.
- **Disminución de la capacidad de reacción.** *Consecuencias:*
Aumenta el tiempo necesario para responder a los estímulos.
- **Disminución de las inhibiciones.** *Consecuencias:*
Exceso de confianza en las propias habilidades con aumento del riesgo vial.

b. Sueño y fatiga

Para conducir una bicicleta es necesario utilizar todo el cuerpo, por eso la única forma de hacerlo de una manera segura es estando al 100% de tu capacidad física y mental, por lo tanto es importante que tengas en cuenta que cuando no dormís o no descansas lo suficiente, tu organismo no ofrece las mismas respuestas y se verá afectado negativamente en su rendimiento

El sueño es un estado de inconsciencia reversible en forma más o menos inmediata y se trata de una actividad imprescindible para un adecuado funcionamiento físico, mental y social.

Cuando no se duerme lo suficiente se produce una disminución del rendimiento intelectual y un aumento de la irritabilidad. Por lo tanto la conducción se verá afectada por:

- Reducción del estado de alerta.
- Predisposición a tomar malas decisiones.
- Disminución de la capacidad de reacción.



La falta de sueño causa en el organismo efectos similares a los del alcohol. Estar durante 17 horas despierto provoca el mismo nivel de reacción que el de una persona con tasa de alcoholemia positiva.

La única forma de tratar la FALTA DE SUEÑO es DURMIENDO.

20/ El alcohol puede detectarse en sangre a los 5 minutos de su ingesta y la concentración máxima se alcanza a los 60 minutos. Luego la alcoholemia desciende hasta 0.10 gr/l por hora.

La fatiga es más que estar simplemente cansado/a. Se trata fundamentalmente de un estado de sensación de cansancio o sueño resultante de trabajos físicos o mentales prolongados o de períodos de estrés o ansiedad.

Algunos/as conductores/as reconocen la fatiga, pero no admiten que están en peligro pues piensan que “pueden controlarla²¹”. Pero resulta una autoexigencia peligrosa que lleva a conducir al límite. Los principales síntomas de la fatiga son:

- Picor de ojos y parpadeo frecuente.
- Sensación de pesadez de brazos y piernas.
- Zumbido de oídos.



Los síntomas de la fatiga advierten que están disminuyendo todos los sentidos y al no poder conducir de manera preventiva, el riesgo de sufrir un siniestro vial es inminente.

**Ante cualquier síntoma de FATIGA se debe
PARAR y DESCANSAR.**

c. Estrés

La urgencia de los clientes y/o las ambiciones personales generan ansiedad. Y si bien cumplir con las exigencias laborales puede resultar estimulante, cuando es por tiempo prolongado, la sobrecarga de tensión puede afectar la salud generando síntomas constantes tales como irritabilidad y desorganización. Por eso, con niveles altos de estrés, la conducción se vuelve más temeraria y menos segura.

Para evitar el estrés negativo, se recomienda:



- Planificar el viaje y evaluar caminos alternativos.
- Salir con tiempo suficiente para llegar a destino.
- Adoptar una actitud tolerante y paciente frente a los embotellamientos u otros inconvenientes.
- Evitar pensar en las situaciones tensionantes del tránsito.
- Hacer respiraciones profundas, pausadas y constantes.
- De ser necesario, solicitar contención.

d. Distracciones

Conducir una bici es sin duda una actividad compleja que requiere ante todo organización y coordinación ante un sinfín de estímulos, lo que exige mantener un nivel adecuado de atención. Si repartís tu atención entre la tarea principal, que es conducir, y otras secundarias no relacionadas con la conducción como, por ejemplo, hablar por teléfono, no tenés a disposición toda tu capacidad de respuesta ante los estímulos que pueden aparecer durante el viaje.

Los factores de distracción que deben evitarse durante la conducción son:

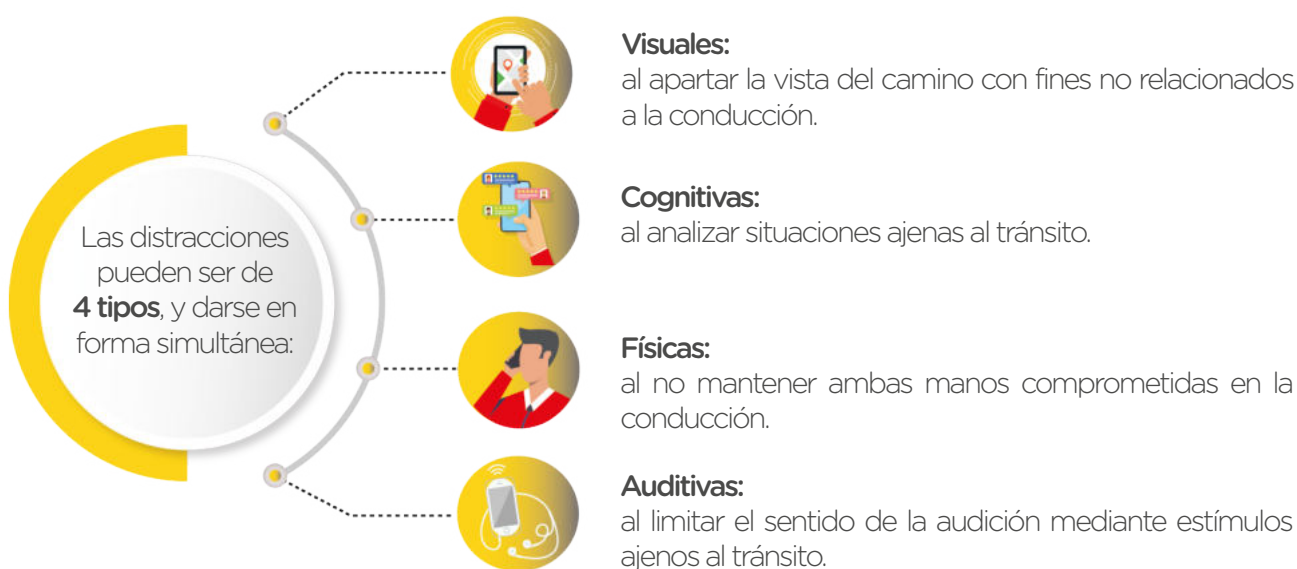
- Usar teléfono celular
- Manipular GPS
- Usar auriculares
- Fumar
- Comer y/o beber
- Apartar la vista del camino con fines no relacionados a la conducción
- Controlar la sujeción de la caja transportadora
- Pensar en situaciones ajenas al tránsito

21/ Quienes están más propensos a los síntomas de fatiga y que deben estar más atentos son aquellas personas que pasan mucho tiempo conduciendo, Como así también los que recién se inician en la conducción por la falta de experiencia. El cabeceo durante la conducción, es la señal más común de que una persona está realmente agotada, por lo que es importante reaccionar a tiempo y detener la marcha para descansar.

Toda acción secundaria a la conducción, implica un elemento adicional de distracción y, con él, la posibilidad de realizar una mala maniobra. Por eso, si necesitás usar el teléfono, ya sea para hablar, mandar y recibir mensajes, o definir el camino que vas a tomar, hacelo cuando estés detenido y fuera de la calzada.

El uso del **teléfono celular** puede hacerte caer en todas las formas posibles de distracción, lo cual representa un riesgo severo porque:

- Reduce el campo visual.
- Afecta el cálculo de los espacios y las distancias con otros vehículos.
- Incrementa el tiempo de reacción ante acontecimientos inesperados, viéndose afectado el frenado o la maniobrabilidad.
- Impide interpretar adecuadamente las señales de tránsito.
- Interfiere en la coordinación del pedaleo y el equilibrio.
- Bloquea el sentido de la audición.
- Aumenta los niveles de estrés por realizar una excesiva cantidad de tareas.



El Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires prohíbe a todas las personas que conducen utilizar auriculares o sistemas de comunicación de operación manual continua. Pero, además, especifica que ***“Los repartidores y/o mensajeros habilitados tienen prohibido leer y/o enviar mensajes y/o realizar o atender llamados mientras se encuentren conduciendo.”***

Y también aclara que ***“Los Operadores de plataforma digital de oferta y demanda y los prestadores del servicio NO podrán enviar ningún tipo de notificación ni mensaje mientras los mensajeros y/o repartidores habilitados se encuentren realizando una entrega, salvo en aquellos casos relacionados con modificaciones en el destino o cancelación del pedido en curso.”***

Para hacer un **uso responsable** del teléfono celular, se recomienda:



- Ponerlo en modo avión al iniciar la conducción.
- Guardarlo en el portaobjetos.
- Usar una app que responda dando aviso del tiempo de viaje restante.
- En caso de esperar un aviso importante, detenerse en un lugar seguro.

La conducción preventiva es un componente clave en el proceso para convertirse en mejor conductor/a ya que ayuda a reducir las posibilidades de involucrarse en un incidente vial.

Se trata de no poner en peligro la vida de nadie a pesar de las acciones de otros y de las condiciones del entorno. Ya que si bien ambas no se pueden cambiar, se puede cambiar la forma de enfrentarlas.

Para eso será necesario tener la capacidad para reconocer la situación de peligro, entender la precaución a seguir y finalmente adoptar la conducta adecuada.

La persona que conduce de manera preventiva posee un control casi absoluto de sus emociones y sólo toma decisiones concretas basadas en su seguridad y en la de los demás actores del tránsito.

Se trata de una persona que hace de la conducción una experiencia agradable para sí mismo cuidando todo lo que está a su alrededor.

4. El servicio de mensajería y/o reparto en el tránsito

El avance de la tecnología, la globalización, las nuevas formas de organización familiar y la prolongación de la expectativa de vida, crean otras formas de acceder a productos y servicios. Para que esto sea posible existe una creciente logística del transporte en bicicleta.

El cliente accede al producto con tan sólo unos clicks. Las empresas, comerciantes y ciudadanos, al utilizar los servicios de mensajería y/o reparto, encuentran beneficios económicos y de alcance, agilizando así sus tiempos.

Ante esta realidad, como mensajero/ra o repartidor/ra es fácil caer en una “doble trampa”:

1º Una política de remuneración basada en tiempos de entrega poco realistas con el entorno, promueve el incumplimiento de alguna norma en algún momento de la jornada laboral²².

2º La maniobrabilidad que ofrece la bicicleta para la movilidad en la vía pública facilita la adopción de conductas imprudentes.



Pero cualquier hecho de la “doble trampa” puede resultar en costos muy altos para el/la mensajero/a o repartidor/a principalmente.

Las estadísticas nos muestran que el 64% de las personas trabajadoras que utilizan 2 o más aplicaciones de reparto (recorren más de 30 km diarios) y son las que sufren más incidentes; y apenas el 36% de los mismos (recorren hasta 30 km diarios) trabajan para más de una aplicación²³.

Esta doble trampa incide en que puedas cometer más errores. Aunque muchos de ellos tienen su origen en malos hábitos.

22/ Ley 2.148 Capítulo 13.7 “Tanto los Operadores de plataforma digital de oferta y demanda como los prestadores del servicio que lo realicen a través de repartidores y/o mensajeros habilitados tendrán prohibido establecer sistemas de incentivos, castigos o cualquier otra imposición de medidas o pautas en relación a la forma de prestación cuando estimulen prácticas que directa o indirectamente fomenten el exceso de los límites permitidos de velocidad y/o incumplimiento de otras normas de tránsito generando riesgos a la seguridad vial.”

23/ Gerencia operativa de Experiencia de la Movilidad Urbana (GOEMU).

En la conducción todos los malos hábitos surgen de ideas erróneas, algunas son:

- **“Tengo todo bajo control, conozco el lugar”...** pero se trata de una premisa falsa ya que las situaciones en el tránsito no son siempre las mismas.
- **“Soy un excelente conductor/a”...** pero no basta con la aptitud sino que también es necesario respetar la normativa, adaptarse al entorno, y reconocer objetivamente el propio estado físico y emocional (que no es el mismo todos los días).
- **“Manejo hace muchos años”...** pero esto lleva a un exceso de confianza que expone las propias habilidades al límite y a una falta de actualización sobre las transformaciones en la Ciudad.



Cuanto más apurado/a se conduce para entregar un mensaje o pedido, mayor es el riesgo a sufrir un siniestro vial y a su vez, se pone en riesgo a las demás personas.

El exceso de velocidad es, en sí mismo, un factor esencial en la producción de siniestros viales y uno de los que determina si hay víctimas fatales o lesiones graves.

La presión del trabajo y el ritmo de vida actual pueden llevar en algún momento a conducir superando los límites de las propias aptitudes físicas e intelectuales.

La velocidad precautoria es la única velocidad segura, ya que permite que la persona que conduzca pueda tener el dominio total del vehículo, sin entorpecer la circulación y sin ponerse en peligro a sí mismo ni a terceros.

Se trata entonces de la velocidad adecuada a las circunstancias, según:

- el estado de salud de la persona que conduce
- la carga transportada
- el estado del camino y del tránsito
- el clima y la visibilidad
- el estado general del vehículo

Lamentablemente muchos incidentes sobrevienen a causa de una mala elección de la velocidad ya que no todas las personas que conducen captan la necesidad de adecuar la velocidad de manera tal que puedan detener el vehículo antes de una colisión.



Se cree que sólo las altas velocidades producen incidentes pero lo que realmente lleva al siniestro vial es circular a velocidades inadecuadas.

MANUAL RUTRAMUR 2023/2024 - CICLORODADOS

MÓDULO VI

1. Equipamiento de protección

Al no contar con una carrocería, quien conduce una bicicleta se encuentra en una situación de vulnerabilidad mayor que la de un vehículo motorizado. Para reducir o minimizar las consecuencias de una colisión vial, es fundamental que utilices correctamente todos los elementos de protección.

Quien ejecute el servicio de reparto o mensajería deberá utilizar los siguientes elementos:

a. Casco homologado

La materialidad, características y cualidades del casco se corresponderá con lo estipulado para los conductores, tanto de motovehículos como de ciclorodados, en el Decreto N° 779/95, que reglamenta la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 y en el Código de Tránsito y transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, aprobado por Ley N° 2.148 y sus modificatorias (texto consolidado por Ley No 6.017).

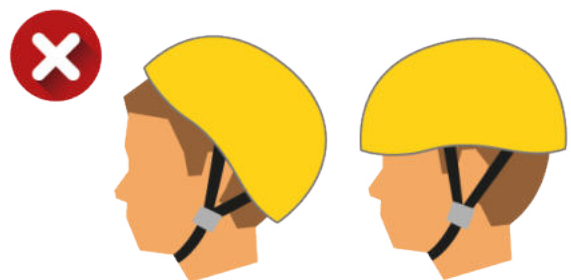


Su uso es de vital importancia para evitar lesiones en caso de un atropellamiento o caída. Reduce la gravedad de las lesiones craneales, evitando el contacto directo entre la cabeza y el objeto impactado.

Su eficacia dependerá de que

- Corresponda al talle.
- Esté colocado y abrochado correctamente.
- Cumpla con los requisitos de la norma IRAM 40026.
- No se encuentre vencido.
- No haya recibido impactos de magnitud.

Cómo colocar el casco correctamente:





- Es recomendable mantenerlo alejado de los rayos solares o fuentes de calor cuando no se use y evitar limpiarlo con detergentes u otras sustancias abrasivas
- Nunca se debe comprar un casco usado. Porque el casco tiene “historia”. Un casco usado pudo haber tenido uno o más golpes que anulen su protección (aún encontrándose en apariencia en perfecto estado).

El casco deberá reemplazarse según las siguientes circunstancias:



Garantía del fabricante: El período de garantía del fabricante sirve de referencia para conocer la vida útil del casco.



Golpe brusco: En caso de sufrir un impacto producto de una colisión o de una caída al suelo a más de 1.5 metros de altura.



Desgaste excesivo: El uso en condiciones extremas puede provocar el deterioro prematuro de alguna de sus partes (por ejemplo, la correa de sujeción).

b. Indumentaria

Deberá tener bandas y, en caso de corresponder, letras reflectantes con un mínimo de retroreflectividad de trescientos treinta candelas lux por metro cuadrado (330 cd/lx m²).

Deberán cubrir al menos un treinta por ciento (30%) de la superficie total de la indumentaria, utilizada en el torso, en su parte posterior, al menos un diez por ciento (10%) en su parte anterior y contener al menos una banda de tres (3) a cinco (5) centímetros aplicadas de forma tal que rodee la manga en ambos brazos y piernas con una distancia no menor a los cinco centímetros de los puños, con las propiedades técnicas, de reflectividad y fluorescencia establecida en la Norma IRAM 3859/1999. Se prohíbe el uso de calzado que no permita la correcta sujeción del tobillo de los conductores.

Importante saber que:

Tanto los Operadores de plataforma digital de oferta y demanda como los prestadores del servicio, deberán suministrar:

- Cascos
- Indumentaria adecuada

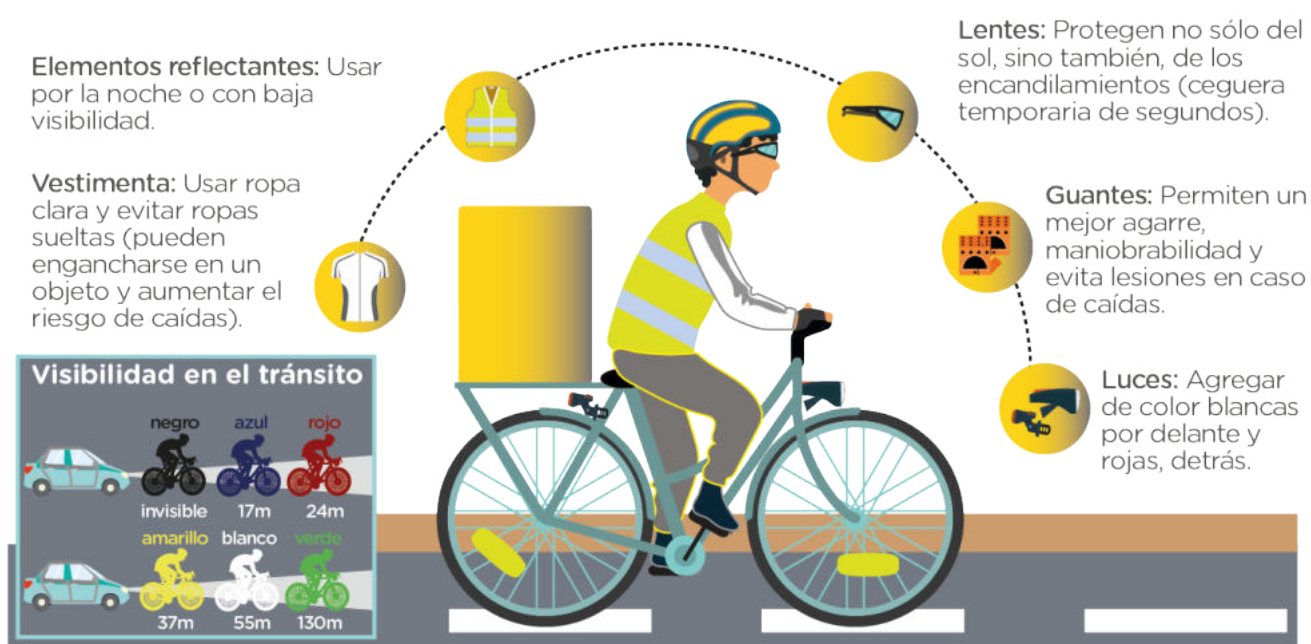


El calzado será provisto por cada repartidor y/o mensajero.

Otros elementos de protección opcionales

Todas las medidas son pocas cuando hablamos de aumentar la seguridad.

- No está de más usar tobilleras con bandas reflectivas dado que suman visibilidad y además protegen la ropa de mancharse con la cadena o la grasa de la bicicleta. Siguiendo esta línea, también se aconseja durante la noche colocar una linterna sobre el casco.
- Guantes: Se recomienda el uso de guantes con almohadillas o elemento que amortigüe los impactos
- Lentes.
- Usar ropas claras y evitar ropa suelta.
- Ahora bien, un calzado que dé sustento al pie al momento de hacer contacto con el suelo puede ser la diferencia entre recuperar el equilibrio o caer.
- Llevá un piloto en tu jornada laboral diaria, puede ayudarte ante una lluvia sorpresiva. Son pequeños y podés guardarlos fácilmente. Estar todo el día con la ropa mojada o húmeda es una gran molestia y puede enfermarte.



c. Del portaobjetos

Los bolsos, mochilas u otros elementos utilizados para ejecutar el servicio, deberán ajustarse a los siguientes requisitos técnicos según corresponda:

- **Confección:** Se deberán confeccionar en materiales livianos, sus dimensiones no deben sobresalir de los extremos del manubrio o de la longitud del vehículo y en ningún caso su uso con carga deberá impedir y/o dificultar el movimiento seguro del vehículo.
- **Disposición:** Deberán estar firmemente asegurados al vehículo o a la persona que conduce y estar en una posición tal en la que no afecten la estabilidad del repartidor y/o mensajero, no impidan la visualización de la luz delantera y trasera, ni dificulten su conducción.



Para el caso de trasladar botellas y/u objetos de porte y peso similares, deberán ser transportadas de forma tal que no puedan moverse dentro del portaobjetos, impidiendo de esta forma que el movimiento del peso torne insegura la conducción.

2. Técnicas de conducción segura

a. Postura corporal relajada y centrada

La cabeza debe mantenerse en alto para lograr una visión más completa de lo que sucede alrededor y permitir anticiparse a situaciones. La mirada siempre al frente.

Ambas manos sujetando el manubrio, colocando dos dedos sobre los frenos, de modo que pueda accionarse rápidamente en caso de necesitarlo.



No andar con el cuerpo totalmente flexionado hacia adelante, ni con la columna recta.

Regular el asiento, llevándolo a la altura de la cadera media (es decir un poco más abajo de la punta del hueso de la cadera).

Que la pierna no quede muy flexionada o extendida al pedalear.

Pedalear con el cuerpo muy hacia adelante puede traerte problemas en las muñecas, pectorales, lumbares y cervicales, pero tampoco vayas con la columna recta. Lo ideal es encontrar el equilibrio entre la aerodinamia y tu confort. De esta manera, una correcta postura evita hacer esfuerzos innecesarios.

b. Técnica de frenado

Siempre es recomendable usar ambos frenos. Sin embargo, es menester aclarar que la inercia de la bicicleta se detiene al frenar la rueda delantera, mientras que el freno trasero, solamente sirve para disminuir la velocidad y controlar el frenado del vehículo en movimiento.

- **Primera técnica:** es la más sencilla y consiste en que al momento de frenar con la rueda delantera, se cargue el peso un poco hacia atrás. Esto se consigue poniéndose de pie, con los pedales en posición horizontal a la línea del suelo. De esta manera, será más difícil que la rueda trasera se eleve y provoque perder el control de la bici.
- **Segunda técnica:** consiste en “engancharse” en una marcha más pesada, combinando freno y pedaleo. Este truco, al igual que en los vehículos motorizados, se conoce como “frenar con los cambios”. Lo que aquí ocurre, es que al enviar una marcha más pesada a la rueda trasera (sin dejar de pedalear) se corta la inercia de la rueda, disminuyendo considerablemente la velocidad de la bicicleta.

c. Técnica para curvas. Gestión de la mirada

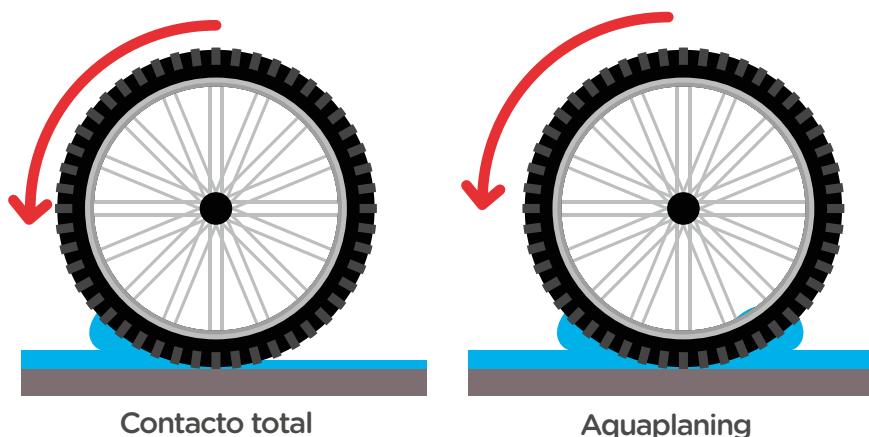
Una bicicleta se conduce con la mirada porque tiende a ir hacia el sitio que se está mirando.

1. Es necesario llegar a la curva con una velocidad adecuada, de modo que no se pierda el dominio de la bici. Si pensás que te excediste deberás frenar antes, de manera suave y gradual. En caso de lluvia o humedad, es necesario comenzar a hacerlo aún antes, ya que la capacidad de adherencia es menor, especialmente si hay agua en la superficie. Acá es donde entra en juego la mirada; deberás imaginar cómo será el recorrido de la curva que harás y dirigir la mirada hacia el vértice de la misma.
2. Cuando ya entraste a ella, tendrías que dejar de pedalear y adoptar la posición de tu cuerpo y bici, de acuerdo al tipo de curva que se trate.. Lo ideal es no frenar en esta etapa.
3. Cuando ya estés empezando a salir, deberías seguir mirando hacia adelante para detectar cualquier peligro que pueda surgir. La bici, en caso de haberla inclinado, tenderá a volver a su posición y cuando esté completamente erguida deberías empezar a pedalear nuevamente.

d. Conducción en situaciones adversas

Los factores climáticos como calor, vientos fuertes, neblina, humedad y lluvias también afecta a la conducción aumentando el riesgo de caídas.

Con lluvia, los neumáticos tienen menor adherencia.



Aquaplaning: Es un fenómeno físico que ocurre cuando las ruedas no se adhieren a la calzada a causa de la lluvia.

⚠ Evitá los charcos, pueden ser baches cubiertos con agua. Si tenés que pasar por las marcas de pintura sobre la calzada, como por las tapas de alcantarillado o vías férreas, hacelo con la mayor precaución posible porque pueden resbalar. Manejá tu bici sabiendo que las frenadas son menos efectivas y que vas a necesitar mayor distancia para detenerte.

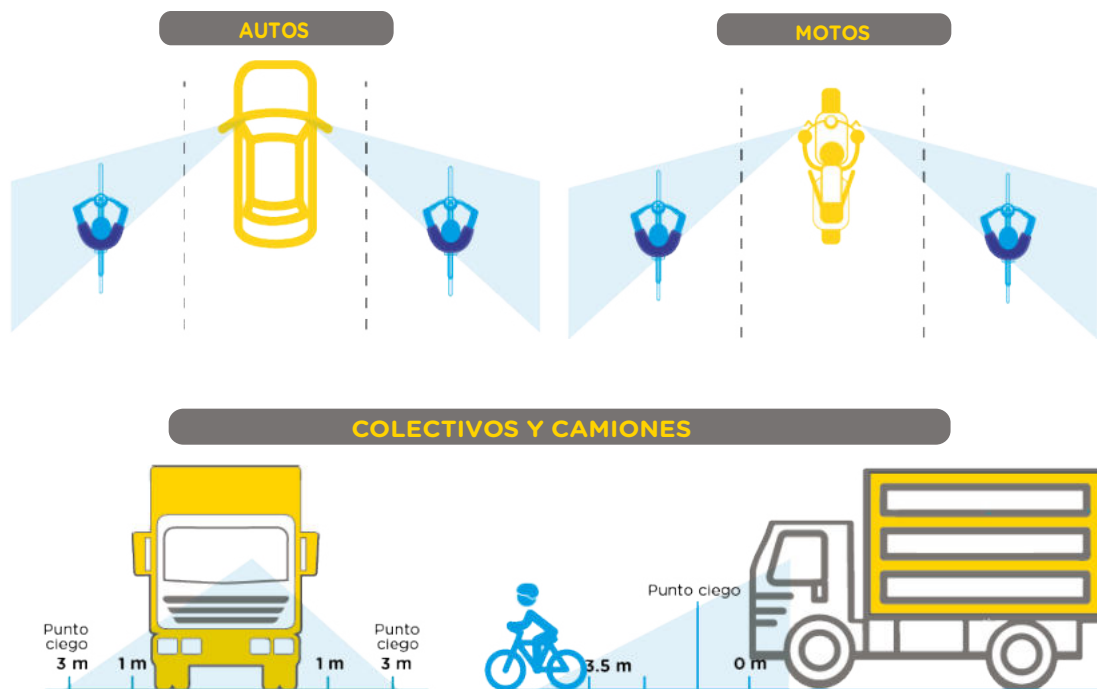
⚠ Alejate de las manchas de aceite porque son muy resbaladizas. Especialmente con las primeras lluvias, el aceite de los automóviles impregnado en el pavimento tiende a subir a la superficie formando unos charcos multicolor. Si inevitablemente tenés que pasar sobre una, no frenes ni muevas el manubrio, seguí tu trayecto en línea recta.

⚠ Los días de temperaturas elevadas, junto con el pedaleo constante, pueden provocar deshidratación. Para evitarlo es necesario hidratarse permanentemente. Un portabotella puede brindarte la posibilidad de llevar líquido de manera práctica y segura. El uso de protector solar es muy importante para los días de mucho sol.

⚠ Para los días de mucho frío, el uso de guantes evitará que los dedos se entumescan.

e. Puntos ciegos

Es el área de visión del entorno a la que no se tiene acceso, ya sea de manera directa, o bien, porque los espejos retrovisores no alcanzan a reflejar.



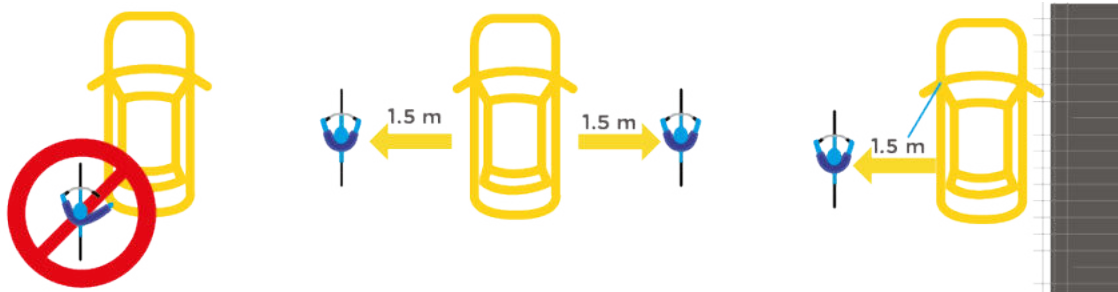
Tené en cuenta que, aunque vos veas y escuches a un vehículo grande, ruidoso e iluminado, desde lejos es difícil que te vean y escuchen a vos. Sobre todo, si es un vehículo de gran porte, en donde los puntos ciegos son aún mayores.

- Recordá que a mayor porte de vehículo, mayor será la superficie de puntos ciegos y que las bicis por su reducido tamaño pueden ubicarse fácilmente en ellos. Al circular cerca de este tipo de vehículos, es más seguro dejar mayor espacio entre tu bici y ellos.
- Al ir en bici detrás o cerca de un vehículo, deberías chequear si podés ver la cara de quien conduce, ya sea de manera directa o a través de su reflejo en el espejo del vehículo. Si no podés hacerlo, entonces él o ella tampoco. Por eso, debés correrte rápidamente de esa posición porque te encontrarás en una zona de riesgo.



f. Distancia de seguridad, giros y sobrepasos

Para tener margen de reacción y anticiparse a una situación de riesgo, mantené una distancia de 1,5 mts. de los vehículos estacionados como precaución ante la posible apertura de puertas. Esta distancia prudencial y el ancho de algunas vías, hacen que en algunos trayectos sólo sea posible el paso de un vehículo por vez. Es recomendable, en estos casos, que permanezcas en el centro de la calzada y no te acerques al borde o cordón hasta que haya suficiente lugar para que te sobrepasen de manera segura.



Es importante que puedas mirar más allá del vehículo que circula delante tuyo y siempre preveas una vía de escape.

Para girar en una intersección, ubicate previamente sobre el lado de la calzada a la que pretendés ingresar, bajá la velocidad y realizá la seña que la anticipa:



Giro a la izquierda:
brazo izquierdo extendido



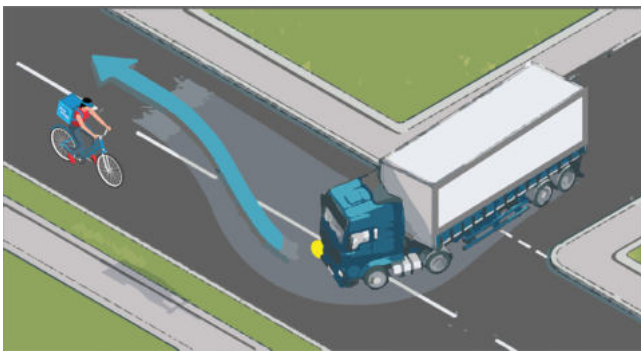
Detenerse:
mano izquierda levantada



Giro a la derecha:
brazo derecho extendido

- Recordá que antes de completar el giro, debés ceder el paso a las personas que están cruzando.
- No inicies la maniobra de sobrepaso o adelantamiento próximo a una encrucijada.
- Nunca sobrepases o adelantes por la derecha. Hacelo siempre por la izquierda.
- En la maniobra de sobrepaso, mantené una separación de 1,5 mts. del otro vehículo y anticipá la maniobra. Asegurate que la zona del carril que vas a ocupar esté libre, sin que se acerque ningún vehículo por detrás; y circulá por el centro del mismo.
- Circulá siempre en el sentido del tránsito. No circules a contramano.

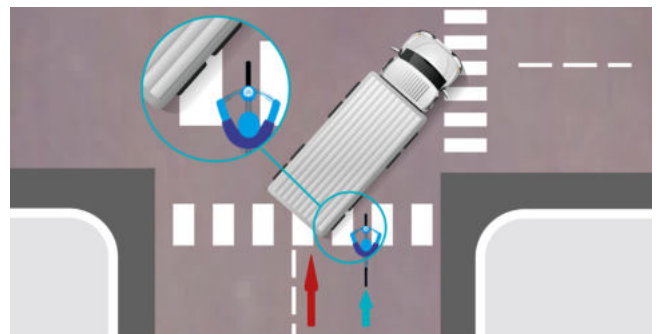
g. Desviación (Off Tracking)



El término refiere al fenómeno que involucra a los vehículos con dirección en el eje delantero solamente, pudiendo resultar un problema en vehículos de gran porte debido a su tamaño y peso.

Cuando los colectivos o camiones giran, la trayectoria de sus ruedas traseras tienen un arco de curvatura de menor radio que las delanteras.

El efecto “**off tracking**” afecta principalmente a peatones, ciclistas y motociclistas que se encuentran sorpresivamente con la embestida del frente del vehículo o de la pared lateral del vehículo mientras realiza la maniobra de giro.



- Cuando un camión largo se prepara para girar puede que se vea como que está siguiendo en línea recta o iniciando el giro al lado contrario. Por eso, ante la presencia de un camión o colectivo que realice un giro o un cambio de carril, es recomendable asegurarse que haya finalizado la maniobra antes de continuar la marcha en su proximidad.

Es aconsejable hacer contacto visual con la persona con la cual deben establecer prioridades de paso.

3. Inspección preventiva y mantenimiento

La bicicleta requiere un mantenimiento simple de bajos costos. Una bicicleta en buen estado es silenciosa. Roces, falta de lubricación y desgastes, dan un primer “aviso” provocando ruidos. Hay mantenimientos que están más ocultos como cables de freno o cámaras.

La revisión regular del vehículo no sólo contribuye con el mantenimiento del mismo –lo que beneficia su valor– sino que también posibilita la detección de fallas, roturas o deterioros que podrían derivar en incidentes. La mayor parte de estas revisiones pueden ser llevadas a cabo por quien usa la bici (con guantes y herramientas adecuadas) sin necesidad de gastos, pero no sustituyen a las inspecciones efectuadas por personal calificado.

Es importante familiarizarse con los controles preventivos que deben hacerse habitualmente a la bicicleta de acuerdo a las recomendaciones hechas por los fabricantes. La inspección mecánica periódica es un factor que disminuye los siniestros y debe ser un hábito.

Revisión rápida antes de iniciar la marcha

Es importante familiarizarse con los controles preventivos que deben hacerse habitualmente a la bicicleta de acuerdo a las recomendaciones hechas por los fabricantes. La inspección mecánica periódica es un factor que disminuye los siniestros y debe ser un hábito.



Cadena

Debe estar bien lubricada (ni seca ni oxidada), correctamente colocada (en los engranajes de la estrella, plato y piñón) y tensa.

Neumáticos

Revisá la presión regularmente y asegurá de que estén adecuadamente inflados. Cuanto más cargada esté una bici, más presión deben tener los neumáticos. En muchos casos la presión está sugerida en la misma cubierta.



De no ser así, es recomendable las siguientes:

Presiones mínimas de trabajo:

- Para bicicletas urbanas: de 30 a 40 libras.
- Para bicicletas de carrera: de 90 a 100 libras.
- Para bicicletas mountainbike: de 45 a 50 libras.



Frenos

Es recomendable caminar al lado de la bici y accionar los frenos para ver si frena o no. Otra forma de chequearlo es sentado/a sobre la bicicleta y empujar con los pies en el piso mientras se accionan los frenos: si las ruedas no se mueven, esto quiere decir que los frenos están en buen estado. Un indicio de que están desgastados es si al andar, debés apretarlos muy fuerte. La máxima fuerza de frenado de cada rueda se produce justo antes de que la rueda se “bloquee” (deje de girar) y comience a derrapar. Cuando la rueda derrapa, se pierde la mayor parte de su potencia y todo el control direccional. Es necesario practicar la reducción de velocidad paulatina y la parada suave sin bloquear la rueda.

Rayos y llantas

Los rayos deben de mantener la tensión pareja entre sí y las llantas su alineación. La pérdida de tensión llevará a que la llanta pierda su línea generando que la misma haga contacto de manera incorrecta con el terreno y con el sistema de frenos provocando una rodadura ineficiente.



Asiento

Al subir el asiento, verificá que dentro del cuadro queden como mínimo unos 10 cm de caño, de lo contrario el cuadro puede sufrir daños. Prestá atención a los caños de asientos que tienen una marca preestablecida.

Dirección

Debe ser firme, y girar libremente.



Ajustes

Es fundamental que todas las partes de la bici estén bien sujetas, especialmente asegurá que la vela del asiento y la palanca que permite sacar la rueda delantera estén bien ajustadas.



