
Ciudad Autónoma
de Buenos Aires
2023 - 2024



MANUAL RUTRAMUR

MOTOVEHÍCULOS 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 motociclista 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.

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.

Índice

MÓDULO IPág. 3

1. ¿Qué es el RUTRAMUR?
2. Documentación para circular en la Ciudad de Buenos Aires
3. Responsabilidades legales de el/la motociclista

MÓDULO IIPág. 12

1. Tipos de moto y sus características
2. Beneficios y riesgos de la moto
3. Siniestros viales y sus consecuencias

MÓDULO IIIPág. 18

1. Pandemia vial
2. Convivencia vial
3. Plan de seguridad vial de la Ciudad de Buenos Aires 2020-2030

MÓDULO IVPág. 24

1. El género en el tránsito
2. Prácticas seguras y primeros auxilios

MÓDULO VPág. 30

1. Aptitud para conducir
2. Actitud al conducir
3. El servicio de mensajería y/o reparto en el tránsito

MÓDULO VIPág. 39

1. Equipamiento de protección
2. Estrategias para el tránsito
3. Inspección preventiva y mantenimiento

MANUAL RUTRAMUR 2023/2024 - MOTOVEHÍCULOS

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 ciclорodados dentro de la Ciudad de Buenos Aires.

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

- 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.
- Poseer Licencia Nacional de Conducir clase "A" con la subclase habilitante al motovehículo acreditado.
- Acreditar la titularidad del vehículo (Titular) o el derecho de uso (Autorizado).
- Acreditar último pago del impuesto a la radicación de vehículos (Patentes).
- Acreditar la contratación del seguro de responsabilidad civil contra terceros.

Una vez dada el alta de repartidor/a en moto recibirás un correo para realizar la Verificación Técnica (VT) específica que existe para la actividad y que se realiza únicamente en la planta de Verificación y Habilitación de Transporte (VHT) ubicada en Av. Roca 4590 (Comuna 8 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires).

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.

Son requisitos para renovar la habilitación:

- Acreditar Certificado de Libre Deuda de Tránsito emitido por la Dirección General de Administración de Infracciones (DGAI) en donde no consten infracciones de tránsito.
- Aprobar el curso de seguridad vial vigente (dictado por empresas de mensajería y/o reparto y por aplicaciones).
- Acreditar resultado apto vigente en la Verificación Técnica (VT) específica que existe para la actividad.

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

2. Documentación para circular en la Ciudad de Buenos Aires

1. Documento Nacional de Identidad (DNI)

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

2. Licencia de Conducir Motovehículos

Según clase y subclase correspondiente a la moto utilizada:

- A.1 (motovehículos de dos ruedas hasta 50 cc. de cilindrada o menor a 4 kw.)
- A.2.1 (motovehículos de dos ruedas hasta 150 cc. de cilindrada o menor a 11 kw.)
- A.2.2 (motovehículos de dos ruedas hasta 300 cc. de cilindrada o menor a 20 kw.)
- A.3 (motovehículos de dos ruedas de más de 300 cc. o mayor a 20 kw.)

3. Identificación de Conductor/ra para el Servicio de Mensajería Urbana y/o Reparto a Domicilio de Sustancias Alimenticias

Identifica a la persona habilitada para desempeñar la tarea.

El N° identificador constará de 6 dígitos, siendo el primer dígito el identificador de la categoría:

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

Para posibilitar su identificación durante la circulación, se deberá exhibir el número de habilitación en, al menos, uno de los siguientes lugares: en la parte posterior del portaobjetos en el extremo superior derecho, en la parte posterior y en el centro de la indumentaria, o en la parte posterior del casco.

La persona habilitada será responsable de imprimir la identificación sobre láminas reflectivas flexibles según las medidas especificadas².

4. Cédula de identificación del motovehículo

Permite identificar el vehículo y al titular o al autorizado para su uso.

5. Comprobante de seguro obligatorio

Todo motovehículo debe estar asegurado por una póliza de Responsabilidad Civil que cubra eventuales daños a bienes materiales de terceros o lesiones, invalidez o muerte ocasionadas a terceras personas no transportadas.

6. Certificado de Verificación Técnica (VT)³

Todo motovehículo radicado en la Ciudad de Buenos Aires debe realizar la Verificación Técnica Vehicular (VTV) a partir de un (1) año de antigüedad y según el número final de su patente.

7. Placa de dominio

Todo motovehículo debe llevar en su parte trasera y centrada respecto del eje longitudinal medio, una placa oficial de identificación de dominio colocada de forma reglamentaria, en buen estado de conservación y sin ningún aditamento que dificulte su visualización.

2/ Identificación en el portaobjetos: Largo: 200 mm. Alto: 170 mm. Fuente: Fe Engschrift Free Font (Altura letra: 53 mm.)

Identificación en indumentaria: Largo 270 mm. Alto 150 mm. Fuente: Fe Engschrift Free Font (Altura letra: 53 mm.)

Identificación en el casco: Largo 150 mm. Alto: 150 mm. Fuente: Fe Engschrift Free Font (Altura letra: 40 mm.)

3/ Este certificado no exime de realizar la VT específica que existe para la actividad.

8. Patentes

Es un impuesto que grava la radicación de vehículos en la Ciudad de Buenos Aires y obliga al pago de un tributo de carácter anual dividido en seis cuotas bimestrales.

9. Registro de Verificación de Autopartes (RVA)

Todo motovehículo radicado en Ciudad de Buenos Aires está obligado a grabar el número de dominio (en letras y números) en al menos cuatro (4) de las siguientes partes: caño de escape, parte inferior de asiento, cuadro, horquilla y soporte de pedalín o trípode.

El plazo es dentro de los 30 días de efectuado el patentamiento o la radicación del motovehículo en la Ciudad de Buenos Aires.

3. Responsabilidades legales de el/la motociclista

La posibilidad de movilizarse por la vía pública es un derecho que conlleva responsabilidades y obligaciones en relación a normas que garantizan la convivencia.

Todas las comunidades protegen ciertos bienes o valores sancionando aquellas conductas que atentan contra los mismos poniéndolos en peligro o dañándolos directamente. Se trata entonces de bienes protegidos por Ley a los que se denomina bienes jurídicos como por ejemplo la vida, la propiedad privada o la libertad.

En la Ciudad de Buenos Aires rigen tres tipos de leyes de índole penal, a saber:

Régimen de Faltas (aprobado por Ley Nº 451)

El Controlador administrativo de Faltas pertenece al ámbito administrativo del Poder Ejecutivo y es el encargado en primera instancia de resolver las cuestiones inherentes al Régimen de Faltas.

La falta es una infracción conformada por una situación de hecho en donde la conducta de una persona aparece en contradicción con lo dispuesto en una norma administrativa local.

Código Contravencional (aprobado por Ley Nº 1.472)

Cuando se trate de Contravenciones o de Faltas cuya resolución lleva a una segunda instancia porque el/la presunto/a infractor/a apela la decisión administrativa del Controlador, será la Justicia la encargada de resolverlas.

La contravención es una conducta antijurídica en infracción a las normas de convivencia urbana cuya conducta por acción u omisión dolosa o culposa implica daño o peligro cierto a los bienes jurídicos individuales o colectivos⁴.

Código Penal (aprobado por Ley Nº 11.179)

Cuando se trate de delitos será también la Justicia la encargada de resolverlos.

El delito es la infracción al derecho penal, se trata de una conducta típica, antijurídica y culpable.

El Régimen de Faltas y el Código Contravencional fueron ordenados por La Legislatura Porteña por lo tanto se aplican sólo a las infracciones que se cometan en el ámbito territorial de la Ciudad de Buenos Aires. En cambio, el Código Penal es de aplicación Federal.

^{4/} La comisión de una contravención no exime de la responsabilidad por falta por el mismo hecho, en cuyo caso la sanción por falta se aplica sin perjuicio de la pena contravencional que se imponga.

Responsabilidades legales asumidas al conducir

1. Responsabilidad Administrativa

Se trata de una falta en donde no hay daños ni lesiones y cuyas sanciones principales son las multas y las inhabilitaciones, que obligan a pagar una suma de dinero a la Ciudad y a concurrir y aprobar cursos específicos de educación vial y prevención de siniestros de tránsito con contenido de derechos humanos.

Ejemplos de infracciones al Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad:

- Circulación en sentido contrario
- Estacionamiento en áreas peatonales
- Violación de semáforo
- No portar comprobante de seguro obligatorio vigente

2. Responsabilidad Contravencional

Se trata de un cuasidelito cuyas sanciones principales son los trabajos de utilidad pública y el arresto, además de las multas, las inhabilitaciones y la aprobación de cursos específicos de educación vial y prevención de siniestros de tránsito con contenido de derechos humanos.

Las contravenciones de tránsito son:

- Conducir con mayor cantidad de alcohol en sangre del permitido o bajo los efectos de estupefacientes⁵.
Quien conduce un vehículo superando los límites permitidos de alcohol en sangre o bajo la acción de otras sustancias que disminuyan la aptitud para hacerlo.
- Participar, disputar u organizar competencias de velocidad o destreza en vía pública.
Quien participa, disputa u organiza competencias de destreza o velocidad con vehículos motorizados en la vía pública, violando las normas reglamentarias de tránsito.
- Incumplir obligaciones legales.
Quien al conducir un vehículo participa de un accidente de tránsito y no cumple con las obligaciones legales a su cargo ya que se impone el deber de permanencia en el lugar para auxiliar o facilitar el auxilio de las posibles víctimas y/o facilitar la labor de las autoridades policiales. La sanción se incrementa al doble en caso de fuga.

3. Responsabilidad Civil

La Ley obliga a la contratación de un seguro de Responsabilidad Civil a fin de brindar cobertura frente a eventuales reclamos por daños ocasionados a personas (daños físicos) y/o cosas (daños materiales) como consecuencia de un siniestro de tránsito.

Se trata entonces de reparar los daños mediante un resarcimiento económico (indemnización) ya que no es posible reestablecer lo dañado a su estado anterior.

4. Responsabilidad Penal

Se trata de delitos que consisten en causar la muerte o lesiones a personas físicas de forma que se menoscabe su integridad corporal, su salud física o mental. Su sanción principal es la privación de la libertad cuya pena está relacionada con el daño causado a la víctima.

En el caso del tránsito hay dos conductas relacionadas al Fuero Penal:

- El homicidio culposo⁶
- Las lesiones culposas

Conducir es un acto de responsabilidad.

5/ En ambos casos se trata de figuras de peligro abstracto pues no se demanda un resultado dañoso pero por su naturaleza importan un riesgo cierto para terceros. Sin embargo, si cometiera en este estado un daño a terceros se trataría de una figura penal que absorberá la contravención.

6/ La "culpa" se refiere a la falta de intencionalidad por parte del sujeto activo pero que se comete sin el debido cuidado para evitar el daño.

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
- Circular sin espejos retrovisores

Imprudencia

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

Ejemplos:

- Violación de semáforo
- Exceder la velocidad máxima permitida

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.

Sólo aplica durante los primeros 6 meses de los conductores "principiantes".

Ejemplos:

- Que se pare el motor del vehículo al circular en una pendiente
- Realizar un cambio brusco de carril

Obligaciones legales en relación al acompañante

Según la Ley N° 2.148 Capítulo 13.7 **Prohibiciones de la actividad** "Queda prohibido el transporte de acompañantes cuando se encuentre desarrollando la actividad de Mensajería Urbana o Reparto a domicilio de Sustancias Alimenticias."

Ahora bien, durante el uso particular del motovehículo, el/la conductor/a es responsable de las siguientes condiciones de su eventual acompañante:

- **Cantidad:** podrá llevar hasta un (1) acompañante siempre que el vehículo esté homologado para tal fin y cuente con doble asiento o asiento adicional, apoya-pies y agarradera. Esto se debe a que el/la acompañante debe sentarse en la misma posición que el/la conductor/a, detrás suyo, sin impedir ni limitar sus movimientos.
- **Edad:** el/la acompañante debe superar los dieciséis (16) años de edad. Esta norma está basada en su seguridad ya que el desarrollo psicofísico a esa edad generalmente permite que alcance los apoya-pies al sentarse, esté tranquilo/a y sostenido/a todo el tiempo, sin distraerse.
- **Elementos de protección:** utilizar casco protector homologado correctamente colocado y sujetado⁷.
- **Elementos de seguridad e identificación:** chaleco color amarillo con dos bandas reflectantes y entre ambas el número de dominio de la moto impreso al frente y al dorso.
- **Alcoholemia:** el/la acompañante no debe tener un dosaje superior a 0.50 gr/l de alcohol en sangre a fin de no afectar la estabilidad durante la conducción.
- **Vías de circulación:** no podrá circular con acompañante cuando el motovehículo transite por las áreas, días y horarios que la Autoridad de Aplicación determine.

^{7/} Se recomienda además el uso de indumentaria técnica y calzado adecuado.



El peso extra de un/a acompañante afecta el conjunto volviéndose la moto más pesada, por eso es importante que la persona que conduce prevea que la distancia para lograr detener la moto será mayor y considere la necesidad de modificar la presión de los neumáticos y de regular la suspensión trasera según el peso transportado y el trayecto del viaje.



El traslado de un/a acompañante afecta la inclinación que se necesita aplicar para doblar, por eso el/la pasajero/a deberá “acompañar” los movimientos de la persona que conduce.



Es importante que el/la acompañante pueda gestionar su propio peso durante todo el trayecto del viaje. Para ello se recomienda que: apoye siempre los pies en el apoya-pies (aún cuando la moto está detenida), se sujete con ambas manos de las asas de la moto y presione con las rodillas a la persona que conduce a fin de evitar el cansancio prematuro de los brazos y crear un tándem seguro.

Obligaciones ante un siniestro vial

Según la Ley N° 2.148 Capítulo 5.5 **Comportamiento en caso de averías o 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 los tres pasos a seguir.



1° Proteger

Detenerse en un lugar seguro señalizando la zona para que no se produzcan nuevos incidentes viales. Si fuera posible, se deben encender las balizas de la moto y colocar balizas portátiles que podrán ser provistas por otro vehículo involucrado o por un tercero que preste su auxilio.

2° Alertar

Llamar inmediatamente al Servicio de Emergencias Médicas (SAME) al 107 y luego al Servicio Integral de Emergencias (SIE) al 911. En ambos casos indicar con claridad: el lugar del hecho (dirección o alguna referencia clave), las características del incidente, y la cantidad y el estado de las víctimas. Es importante no cortar la llamada hasta que el/la operador/a lo indique.

3° Socorrer

Mientras se espera al servicio de emergencias, evaluar si se puede brindar ayuda:

- Si la víctima lleva casco colocado NO retirarlo a menos que haya vómito o asfixia.
- Si la víctima está consciente tranquilizarla comunicando que ya se dio aviso al SAME.
- Preguntar si desea que se avise a un familiar o conocido/a.
- NO abandonar a la víctima.

No movilices a la víctima si no sabes qué hacer, podés agravar su estado.



En caso que el personal policial sea convocado al lugar en primera instancia, se encargará de preservar la escena del hecho y de resguardar los vehículos, además de brindar los medios para que el Servicio de Emergencias atienda a las víctimas.



En caso de existir un proceso judicial, es obligatorio que todas las personas convocadas se presenten a declarar en la fiscalía o en el juzgado correspondiente a fin del esclarecimiento de la causa.



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).

Se debe realizar la denuncia administrativa ante la compañía aseguradora dentro de las 72 h de ocurrido el siniestro vial.

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.

Se recomienda 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>

MANUAL RUTRAMUR 2023/2024 - MOTOVEHÍCULOS

MÓDULO II

1. Tipos de motocicleta y sus características

La moto es un vehículo lineal de dos ruedas diseñado para ser montado y controlado por medio de un manillar.

Por lo tanto, se debe considerar el peso y el tamaño de la moto a fin de que pueda manipularse correctamente en cualquier circunstancia según la contextura física de su conductor/a.

Es importante conocer las características de cada segmento de moto y analizar el desempeño y las prestaciones de cada una, a fin de elegir la que mejor resulte para la actividad laboral.



CUB 110

Ideal para uso urbano, liviana y fácil de conducir. Económica en su valor y en el mantenimiento.



BUSINESS 150

Ideal para un manejo confortable, ágil y seguro.



ON/OFF 150

Ideal para uso multipropósito. Ofrece versatilidad y resistencia.

SPORT 250

Ideal para una conducción deportiva y eficiente con performance superior.



SCOOTER 125

Ideal para trayectos cortos, cómodo y fácil de conducir, con bajo consumo y mantenimiento.

A partir del 1 de enero de 2024 los nuevos modelos que se comercialicen en Argentina con motores desde 50 hasta 250 CC (o su equivalente eléctrico) deberán incluir de fábrica el Sistema de Frenado Combinado (CBS), así como también las motos de más de 250 CC (o su equivalente eléctrico) deberán incorporar el Sistema de Antibloqueo de Freno (ABS) al menos en su rueda delantera.

Esta medida incluirá a todos los modelos que se vendan en Argentina a partir del 1 de enero de 2025⁸.

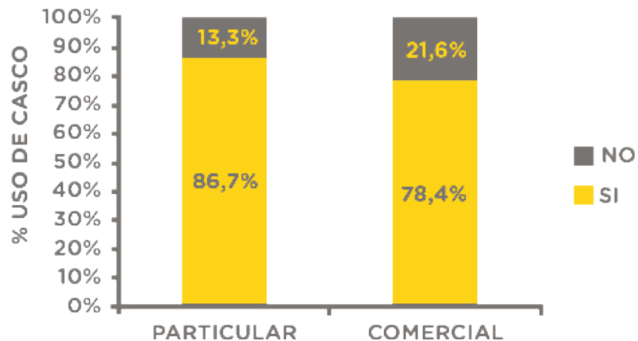
2. Beneficios y riesgos de la motocicleta

BENEFICIOS	RIESGOS	
	TÍPICOS	GRAVES
- COSTO - MOVILIDAD - LIVIANA - MANTENIMIENTO - SALUDABLE - DIVERTIDA - ESPARCIMIENTO - LABORAL	- EXPOSICIÓN A LA CAÍDA O AL IMPACTO - EQUILIBRIO DINÁMICO A VELOCIDAD - POCO VISIBLE EN EL TRÁNSITO - CONDUCCIÓN CON TODO EL CUERPO	- NO USAR CASCO O USO INCORRECTO DE CASCO - NO USAR GUANTES O USO DE GUANTES SIN CERTIFICACIÓN - NO USAR INDUMENTARIA Y/O CALZADO DE PROTECCIÓN - MOTO DE MALA CALIDAD - MAL MANTENIMIENTO DE LA MOTO - MALAS MODIFICACIONES - CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LA MOTO - CONDICIONES ADVERSAS DEL CLIMA Y/O DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL

8/ Acuerdo ANSV-CAFAM/CAM/CIMBRA 2022 "Motos más seguras 2024"

La mayor vulnerabilidad la padecen quienes trabajan en mensajería o reparto con la moto ya que requieren una proactividad particular sobre las acciones preventivas en la conducción. Y, aunque resulte contradictorio, demuestran ser los que más malos hábitos tienen y faltan o hacen mal uso de toda la protección disponible, o sea, que así incrementan los riesgos típicos a riesgos graves.

Uso del casco según tipo de uso de la moto



En el año 2020 se realizó en la Ciudad de Buenos Aires un estudio sobre factores de riesgo vial en motovehículos⁹.

El uso de casco es mayor entre motociclistas particulares respecto a quienes usan la moto con fines comerciales: el 86.7% de motociclistas particulares lo usaban de forma correcta y sólo el 78.4% de mensajeros/as y repartidores/as lo usaban correctamente.

Esta situación resulta ser aún más grave si se considera que en el último año, por primera vez en Argentina, la venta de motovehículos superó a la de automóviles¹⁰.



Adoptar conductas seguras y conocer la moto que se conduce minimiza el riesgo vial.

9/ Para más información ingresá a: https://www.buenosaires.gob.ar/sites/gcaba/files/quinto_estudio_observacional_motovehiculos_ene2021.pdf
10/ Fuente: Asociación de Concesionarios de Automotores de la República Argentina (ACARA).

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**¹¹.



Es importante conocer por qué se reemplazó el término “accidente de tránsito”: al utilizar el término “accidente” se hace referencia a un hecho impredecible e inevitable que es imposible de controlar. Si permanece la idea de que este tipo de sucesos son inevitables, es poco lo que se puede hacer.

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*. 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”.

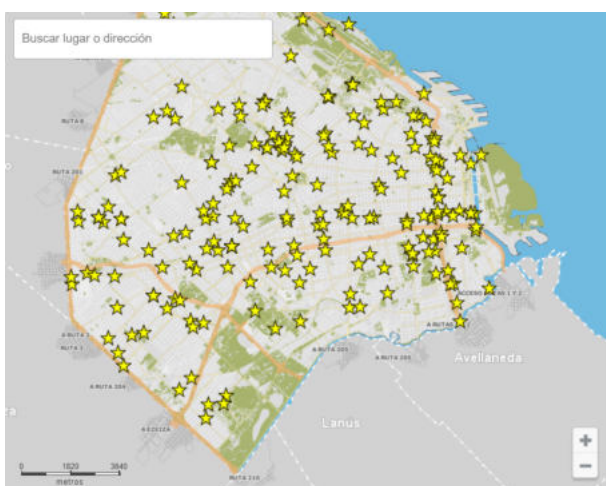
Revertir el sistema fatalista de creencias acerca de los mal llamados accidentes de tránsito, constituye una tarea educativa esencial para el desarrollo de una cultura de prevención.

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, en los gastos administrativos como los servicios de justicia y seguridad, dejan secuelas psicológicas y afectan la continuidad laboral.

11/ 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 Tránsito¹².

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.

12/ 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 - MOTOVEHÍCULOS

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.

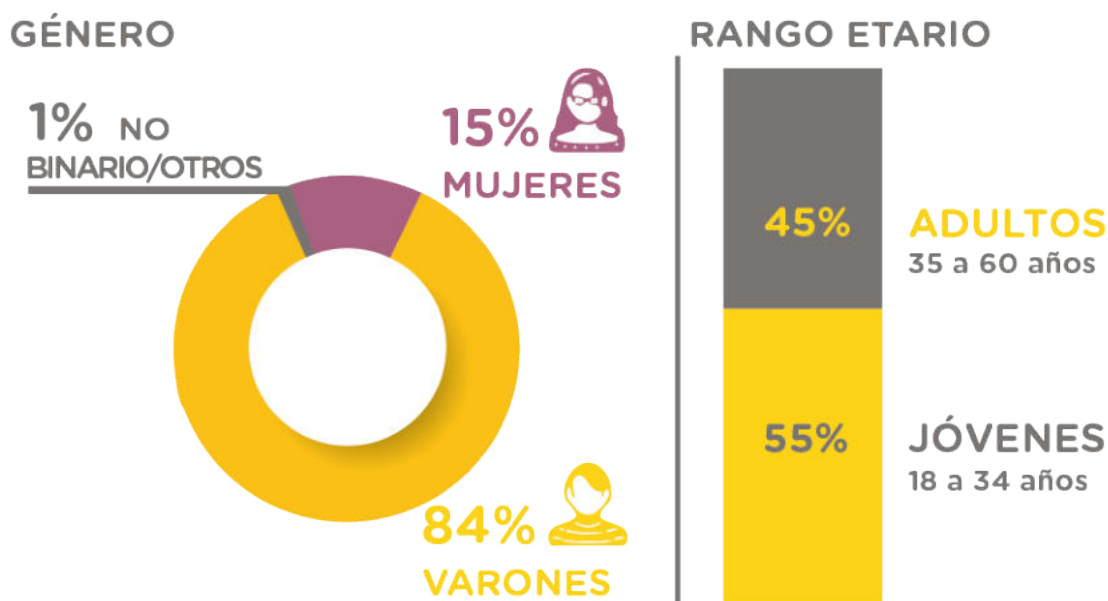
La Organización Mundial de la Salud (OMS) considera que los traumatismos por siniestros de tránsito son un problema mundial de salud y desarrollo, y categorizó a los incidentes viales como “pandemia” debido a que se encuentran entre las 10 principales causas de defunción en todo el mundo, siendo la primera 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 discapacidad¹³.



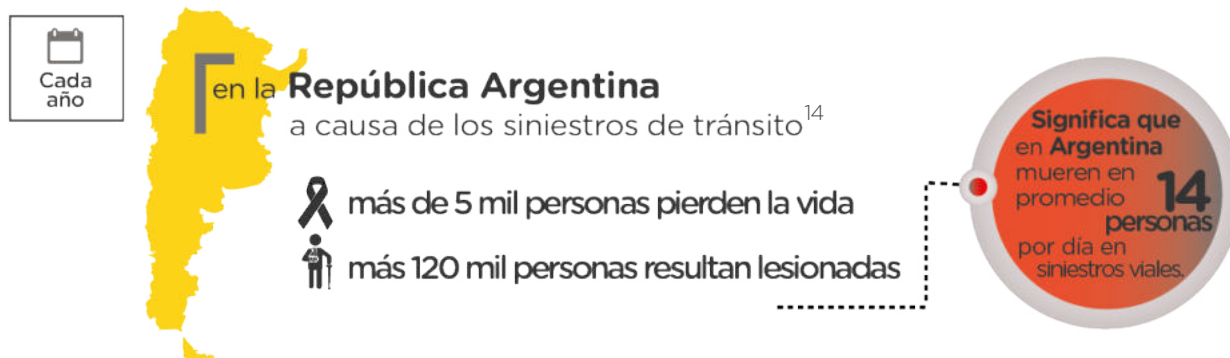
El 73% de todas las defunciones por esta causa son de varones menores de 25 años, que tienen tres veces más probabilidades de fallecer por esta razón que las mujeres jóvenes.

Estos datos a nivel mundial merecen ser tenidos en cuenta considerando el universo de personas inscritas 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.



13/ 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>

Con el incremento de la venta de motovehículos a nivel nacional, también aumentó la incidencia de motociclistas en la morbilidad por siniestros viales.



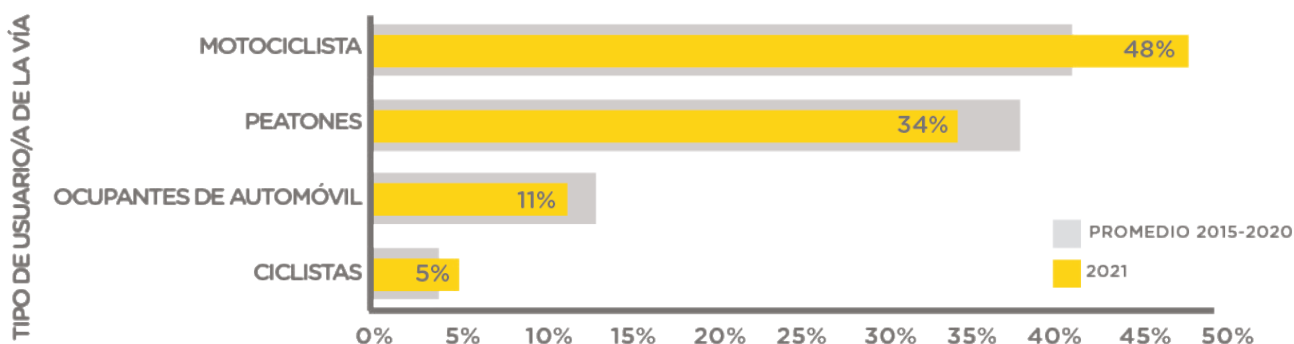
En la Ciudad de Buenos Aires, durante el último año se triplicó la venta de motovehículos¹⁵ y a su vez, también aumentó la participación de motociclistas en siniestros viales con consecuencias graves e incluso fatales para sus usuarios/as.

Conducir un motovehículo conlleva algunos riesgos que no se aplican a la conducción de otros vehículos. Por ejemplo, la estabilidad y la tracción son distintas dado que cuenta sólo con dos ruedas y eso exige equilibrio, especialmente a baja velocidad.

Conducir una moto requiere aprendizaje y entrenamiento.



Durante el año 2021 casi la mitad de las víctimas fatales por siniestros viales ocurridos en la Ciudad de Buenos Aires, fueron MOTOCICLISTAS, siendo los siniestros más prevalentes las caídas y las colisiones con objetos fijos, seguidos de las colisiones con vehículos de carga y automóviles¹⁶.



14/ Fuente: Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) "Serie histórica de siniestralidad vial en la Argentina 2008-2015".

15/ Fuente: Cámara de Fabricantes de Motovehículos (CAFAM)

16/ Para más información entrá a: https://www.buenosaires.gob.ar/sites/gcaba/files/informe_2021_2.pdf

8 de cada 10 víctimas fatales son motociclistas y peatones.

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.

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.

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*.



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.

Para eso es imprescindible conocer y respetar el sistema convencional de normas.

La Ley N° 2.148 aprueba el “Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires” que regula el tránsito y el uso de la vía pública dentro de la jurisdicción de la Ciudad de Buenos Aires.



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.

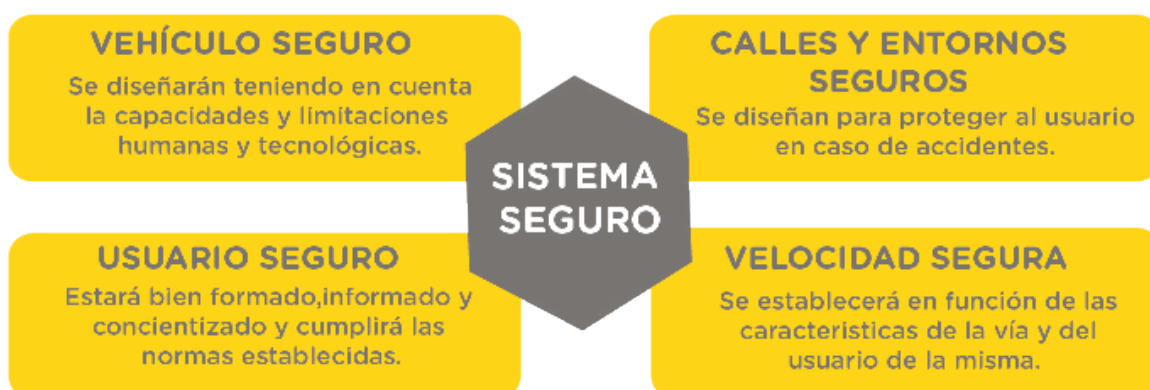
3. Plan de seguridad vial de la Ciudad de Buenos Aires 2020-2030

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”.



En la Ciudad de Buenos Aires y en concordancia con ambos principios, se creó en 2016 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.

El Plan de seguridad vial 2020-2030 tiene como una de sus metas parciales alcanzar el 95% de uso correcto de casco en motociclistas para el año 2023.

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.



Acciones relacionadas con el diseño del espacio público.



Programas de formación y campañas de concientización para mejorar la convivencia y la seguridad vial.



Acciones que promueven el ordenamiento del tránsito, el cumplimiento de las normas y que garantizan un sistema seguro de transporte.



Acciones con participación y compromiso conjunto de la ciudadanía, ONG'S, empresas y dependencias.

MANUAL RUTRAMUR 2023/2024 - MOTOVEHÍCULOS

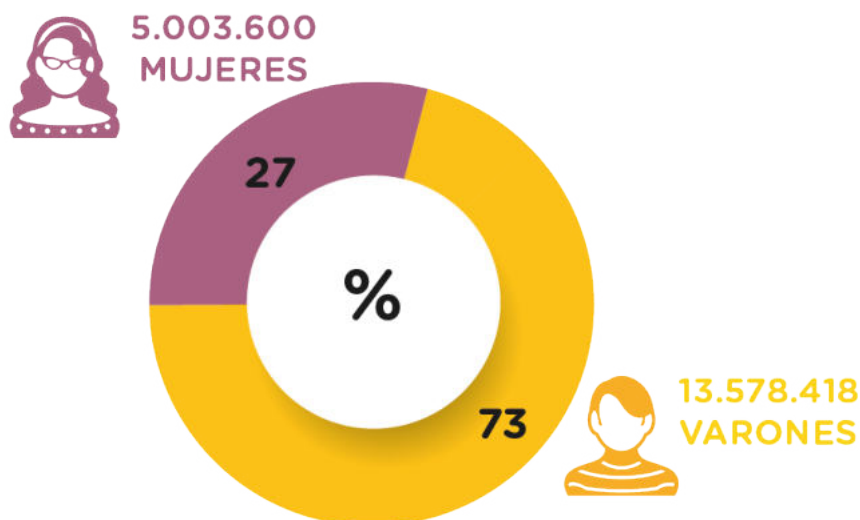
MÓDULO IV

1. El 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.

En la República Argentina, apenas tres de cada diez licencias de conducir pertenecen a mujeres, aunque en la última década según datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) la mujer comenzó a sumar protagonismo en la conducción de automóviles y más aún en la de motovehículos.

PORCENTAJES DE LICENCIAS DE CONDUCIR



En la Ciudad de Buenos Aires, se duplicó la participación de las mujeres en la conducción de motovehículos en los últimos 10 años¹⁷.

La paulatina incorporación de las mujeres al ámbito público y al mercado laboral contribuyeron a problematizar ciertos patrones establecidos en relación a cómo se movilizan las mujeres 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 inclusiva¹⁸.

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.

17/ Fuente: Secretaría de Transporte.

18/ 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 interpersonales¹⁹, 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.**



Según el motivo de la llamada²⁰, 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.

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

20/ 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° 5.742²¹ 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 vida²².

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.

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

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

2. Prácticas seguras y primeros auxilios

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

Portaobjetos o “caja transportadora”^{23/}

- Deberá estar firmemente asegurado al vehículo o al conductor/a.
- Su posición no debe afectar la estabilidad del conductor/a ni dificultar su conducción.
- Sus dimensiones no podrán sobresalir de los extremos del manubrio o de la longitud de la moto.
- No se deberá transportar ningún elemento sobre el tanque del motovehículo, siendo el único lugar permitido para el transporte de objetos la ubicación posterior al conductor/a.
- Para el caso de botellas y/u objetos de porte y peso similares, deberán ser transportadas de forma tal que no puedan moverse dentro de la caja transportadora.
- En caso de utilizar baúles laterales, deberán estar instalados, con sus anclajes correspondientes, en línea con el asiento trasero y no deberán superar el eje de la rueda.



Caídas o golpes

- Evitar subir o bajar de la moto sobre superficies resbaladizas y/o irregulares.
- Respetar dimensiones, peso y volumen de las cargas a transportar.
- Caminar con suma precaución los días lluviosos o sobre superficies en mal estado.
- Mirar siempre por donde caminar, evitando el uso del celular o cualquier otra acción distractora.
- Al caminar por rampas o escaleras, no llevar cargas por encima de la altura de la cintura a fin de no afectar el equilibrio.
- En caso de observar derrames peligrosos en la calzada, informar llamando al 103 (Emergencias Defensa Civil) o personalmente en una sede comunal.

Torceduras

- Realizar el ascenso y descenso de la moto sin efectuar posiciones forzadas.
- Asegurarse de bajar de la moto en una superficie plana y firme para evitar posibles torceduras en los tobillos.
- Evitar los movimientos bruscos al realizar la carga o descarga, a fin de prevenir posibles torceduras en las muñecas.

Quemaduras

- Evitar el contacto con las partes calientes de la moto.
- Subir y bajar de la moto por el lado de la muleta ya que al estar inclinada hacia ese lado, hay menos riesgo que la pierna contacte con el caño de escape.
- Evitar la exposición directa al sol.

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 moto (por ejemplo en la rueda directriz).
 - 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.
- Además se podrían quemar en las partes calientes de la moto (por ejemplo en el caño de escape).

23/ Se deberá confeccionar en materiales livianos y deberá permitir mover el motovehículo aún sin ayuda del motor. Las medidas máximas sugeridas para cajas traseras: 50 x 50 x 50, no podrán superar en 20 cm la longitud total del vehículo y tampoco obstruir la visualización de la luz trasera del motovehículo. No deberá superar el peso sugerido por el fabricante del motovehículo, en especial para el caso del transporte en la parte trasera, mientras que en los laterales deberá tener presente el balance de carga entre ambos. Únicamente podrán estar sujetos a la parte trasera del vehículo, mediante el sistema de anclaje y/o sujeción correspondiente, tal que no sea posible movimiento alguno.

Atropellamiento

- Prestar atención al bajar de la moto y mirar hacia ambos lados.
- Cruzar la calle con precaución por las áreas peatonales.
- En caso de emergencias, situarse fuera de la zona de circulación de la calzada evitando posibles peligros.

Agresiones

- Tratar con respeto y consideración a las demás personas.
- No responder a eventuales agresiones.
- En situación de robo, no oponer resistencia y evitar mirar el rostro del delincuente.

3 de 4 repartidores sufrieron algún tipo de incidente²⁴.

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.
- La herida debe ser evaluada por un/a médico/a antes de las 6 horas ya que puede requerir sutura.
- Aún los cortes que no parecen graves, pueden presentar signos de infección (dolor, hinchazón, enrojecimiento, pus).

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.

La formación en Primeros Auxilios no sólo es importante para saber actuar en situaciones de emergencia sino también para prevenir accidentes de trabajo.

MANUAL RUTRAMUR 2023/2024 - MOTOVEHÍCULOS

MÓDULO V

1. Aptitud para conducir

Para conducir de manera segura en la vía pública es necesario tener la **aptitud** para conducir, o sea, la capacidad para dominar la conducción de un vehículo específico pero también resulta imprescindible conocer y respetar siempre la normativa vigente.

La aptitud se considera disminuida cuando existe una alteración de la coordinación motora, de la atención, de la percepción sensorial o del juicio crítico, llevando a una situación desfavorable para conducir ya que la salud incide particularmente en la conducción de un motovehículo.

4 factores principales que alteran la capacidad natural:

1.1 Ingesta de determinadas sustancias

Se trata del consumo de drogas ilegales (narcóticos) como legales (alcohol y psicofármacos) que generan alteraciones en el sistema nervioso central (SNC).

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 moto.

Alcohol

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 organismo²⁵.

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.

^{25/} 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.

- **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.



1.2 Sueño y fatiga

Para conducir una moto es necesario utilizar el cuerpo, por eso la única forma de hacerlo de una manera segura es estando al 100% de la capacidad física y mental, por lo tanto, es importante tener en cuenta que cuando no se duerme o descansa lo suficiente, el 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.



El 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 el SUEÑO es DURMIENDO.

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 controlarla²⁶. 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.

26/ Los/as conductores/as más propensos a los síntomas de fatiga y que deben estar más atentos son los/as profesionales dado el tiempo de conducción prolongado, y los/as principiantes por la falta de experiencia en la conducción. 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.

1.3 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 o distrés, 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.

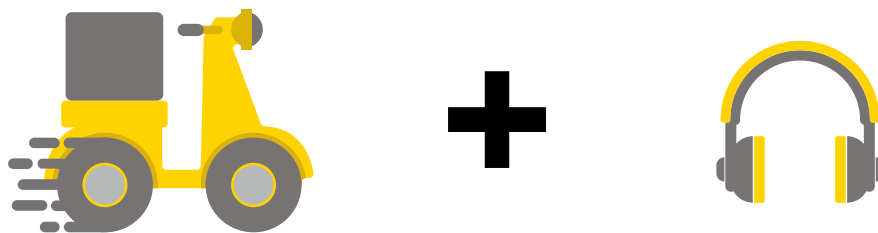
1.4 Distracciones

Conducir una moto es, sin duda, una actividad compleja que requiere ante todo organización y coordinación ante un sinfín de estímulos, lo que exige mantener un nivel óptimo de atención.

Si la persona reparte su atención entre la tarea principal, que es conducir, y otras secundarias no relacionadas con la conducción, simplemente está siendo menos eficiente en la conducción ya que no tiene a disposición toda su capacidad de respuesta ante los estímulos que se presentan 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



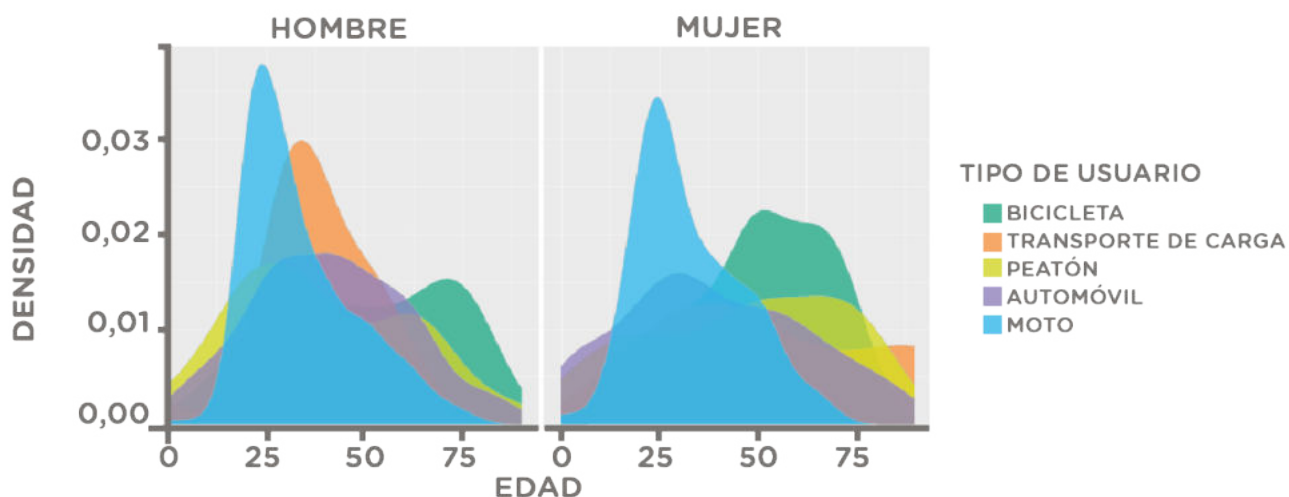
NO SE LLEVAN

2. Actitud al conducir

La **actitud** es la manera de sentir y pensar, que durante la conducción predispone a realizar determinadas maniobras.

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

Si bien los varones y las mujeres jóvenes en promedio de 25 años pueden tener las mejores aptitudes para conducir una motocicleta, muestran tener la siniestralidad fatal más alta de la República Argentina²⁷.



Factores propios de los jóvenes tales como la inestabilidad emocional, la rebeldía, la influenciabilidad y la omnipotencia atentan contra una conducción segura²⁸.

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.

27/ Fuente: Reporte mensual de siniestralidad. Primer cuatrimestre 2022. Ministerio de Transporte.

28/ Para más información ingresá a: <http://www.luchemos.org.ar/images/stories/PDF/guiajovalcycnd3jovycndt.pdf>

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.
Por ejemplo, al permitir que un peatón finalice el cruce de la calle aún si lo hace de forma indebida.
- **Solidaria:** facilitando las maniobras ajenas a través de las maniobras propias.
Por ejemplo al facilitar la maniobra de sobrepaso a otro vehículo.
- **Comprensiva:** poniéndose en el lugar del otro y actuando en consecuencia.
Por ejemplo, al entender que el peatón es el actor más débil del tránsito y tomar los recaudos necesarios.
- **Prudente:** evitando riesgos innecesarios.
Por ejemplo, al respetar las prioridades de paso.

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.
Por ejemplo, al amenazar a otra persona mediante gestos o maniobras riesgosas.
- **Saboteadora:** entorpeciendo la movilidad de las demás personas.
Por ejemplo, al dificultar la maniobra de sobrepaso a otro/a conductor/a.
- **Exhibicionista:** pretendiendo llamar la atención asumiendo conductas peligrosas.
Por ejemplo, al “tirar cortes” durante la conducción.
- **Impulsiva:** cometiendo infracciones por tener prisa.
Por ejemplo, al circular en sentido contrario.

3. 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 motocicletas. Tal es así que en el último año se triplicó la venta de motovehículos con fines comerciales.

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

Ante esta realidad, como mensajero/a o repartidor/a 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 laboral²⁹.

2º La maniobrabilidad que ofrece la moto 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.

^{29/} 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.”

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 enviar un mensaje o entregar un 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 a el/la conductor/a 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
- las prestaciones del vehículo
- la carga transportada
- el estado del camino y del tránsito
- el clima y la visibilidad
- el estado general del vehículo

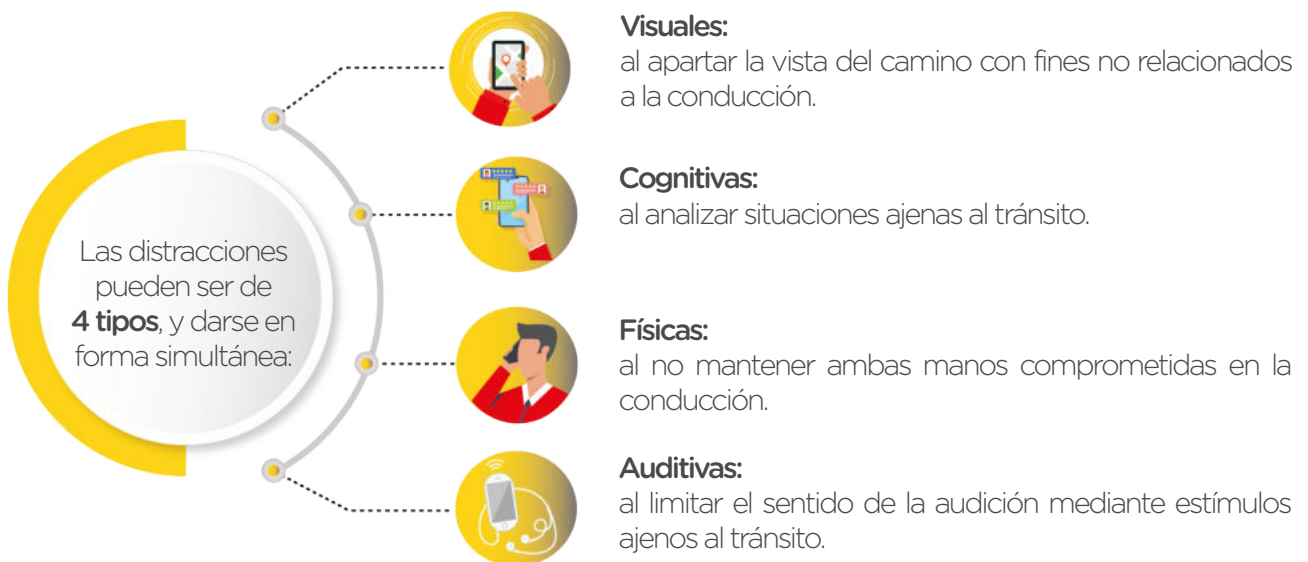
Lamentablemente muchos incidentes sobrevienen a causa de una mala elección de la velocidad ya que no todas las personas que conducen captan la necesidad de adecuar la velocidad de manera tal que puedan detener el vehículo antes de una colisión.



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

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.”**



El uso del **teléfono celular** conlleva todas las formas posibles de distracción (visual, cognitiva, táctil y/o auditiva) lo cual representa un riesgo severo porque:

- Reduce el campo visual.
- Reduce la percepción del entorno.
- Aumenta el tiempo de reacción ante acontecimientos inesperados.
- Impide interpretar adecuadamente las señales de tránsito.
- Afecta el cálculo de los espacios.
- Reduce la capacidad para mantener la velocidad adecuada y la distancia de seguridad.
- Reduce la capacidad para mantenerse en el carril.
- Enlentece la reacción de frenado o por el contrario, la apresura resultando sorpresiva e innecesaria.
- Disminuye la capacidad auditiva.
- Aumenta los niveles de estrés por realizar excesiva cantidad de tareas.

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



- Ponerlo en modo avión al iniciar la conducción.
- Guardarlo en el portaobjetos o en la guantera (o similar) de la moto.
- Usar una app que responda dando aviso del tiempo de viaje restante.
- En caso de esperar un aviso importante, detenerse en un lugar seguro y colocar las balizas intermitentes.

En relación al **Estacionamiento de motocicletas y ciclomotores** la Ley N° 6.546 del año 2022 modifica el Capítulo 7.1.21 de la Ley N° 2.148 estableciendo que “Son de aplicación a las motocicletas y ciclomotores las mismas normas que para todos los automotores, excepto en aquellos lugares donde existan sectores demarcados especialmente para estos vehículos, en los que sólo se podrá estacionar allí. Deberán estacionarse de culata entre 45° y 90° en relación al cordón de la acera.”

Por lo tanto, las motocicletas y ciclomotores NO podrán estacionarse en la vereda (más allá del ancho de la misma) excepto en los lugares específicos señalizados para tal fin.



Espacio sobre la acera con señalamiento vertical para el estacionamiento exclusivo de motovehículos.

Además, también se establece que “Los cordones pintados de color anaranjado indican los lugares destinados al estacionamiento exclusivo de motovehículos.”



Espacio reservado en la calle con demarcación horizontal para el estacionamiento de motovehículos.

MANUAL RUTRAMUR 2023/2024 - MOTOVEHÍCULOS

MÓDULO VI

1. Equipamiento de protección

1.1 El Casco



Los prestadores de servicios tradicionales (empresas de mensajería y/o reparto a domicilio de sustancias alimenticias) y los operadores de plataformas digitales (aplicaciones) deberán suministrar los cascos a los repartidores y/o mensajeros a través de los cuales ejecuten el servicio, para la correcta y segura ejecución del mismo³⁰.

Marco normativo

La Ley N° 2.148 Capítulo 6.10.3.A establece que “Todo conductor que circula en motovehículo está obligado a llevar puesto un casco protector homologado o certificado, ajustado convenientemente a la cabeza, siendo responsable, además, de que su eventual acompañante cumpla también con dicha obligación.”



La obligación de su uso reside en que al hacerlo correctamente³¹, reduce en un 69% las posibilidades de sufrir traumatismos craneales y en un 42% las posibilidades de muerte en un siniestro vial³².

Funciones del casco

El casco es el elemento de seguridad más importante siendo sus tres funciones en caso de impacto:

- **Absorber el impacto:** al absorber gran parte de la energía que se libera por el golpe, permite que la cabeza se detenga con más lentitud.
- **Dispersar la fuerza del impacto:** al repartir la energía liberada sobre una superficie más grande, permite que el golpe no se concentre en un único punto de la cabeza.
- **Barrera mecánica:** al impedir la penetración de objetos y evitar el contacto directo entre la cabeza y el objeto que impactó.

30/ Resolución SECTOP 778-21 Anexo I “Condiciones y características técnicas del servicio de mensajería urbana y/o reparto a domicilio de sustancias alimenticias”.

31/ Para que cumpla su función de protección, debe usarse ajustado convenientemente a la cabeza y sujetado con la correa de manera tensa, tal que pueda pasar un dedo entre ella y el mentón. En caso de caída o colisión, un casco “grande” o sin sujetar, se saldrá y no cumplirá su función.

32/ Fuente: Organización Mundial de la Salud (OMS).

Homologación del casco



El casco debe ser homologado según la legislación argentina³³.

Debe tener en su interior una etiqueta cosida con la norma IRAM-AITA N° 3621 con N° de Certificado de Homologación de Autoparte de Seguridad (CHAS).

También existen otras homologaciones conforme a las pruebas de resistencia realizadas según las legislaciones de los diferentes países.

Por ejemplo, en la Unión Europea rige la norma ECE 22.06 desde mediados del año 2022. Los cascos que cumplan con esta norma europea deberán llevar además una etiqueta del Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI) para su uso en la Argentina.

**ECE 22.06
APPROVED**



Clases de casco

Para cada uso diferente (urbano, turismo, deportivo, enduro, etc) existe un diseño de casco diferente. Por eso, el/la motociclista debe elegir el diseño que mejor lo proteja según su uso.

Tipos de casco para servicio de mensajería y/o reparto



Casco integral

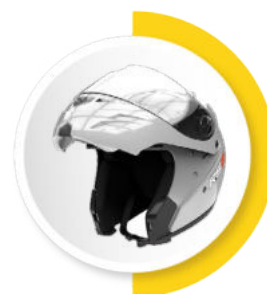
Nivel de protección: **Muy alto**

Características: Es el más completo ya que protege la región craneal de la cabeza y también la cara.

Casco modular

Nivel de protección: **Medio**

Características: Ofrece la posibilidad de levantar la mentonera por lo que resulta práctico para la actividad. Para circular se debe usar con la mentonera baja.



Casco abierto

Nivel de protección: **Bajo**

Características: Es el más práctico para la actividad. No brinda protección en la región de la cara.

33/ En el año 2011 entró en vigencia la Norma IRAM AITA 3621:2011 que rige hasta la actualidad.

Zonas de impacto del casco³⁴



Elección del casco

Es recomendable que la elección del casco se base en la seguridad. Por lo tanto un casco del tipo integral y de color claro será siempre la mejor opción, ya que brinda el nivel más alto de protección y facilita ser visibles para los demás conductores.

Es imprescindible probar el casco antes de realizar la compra pues es necesario corroborar que ajuste firmemente la cabeza y que oprima levemente las mejillas.

Es importante verificar la homologación, la fecha de fabricación y la garantía del fabricante.



Si posee el forro acolchado interior desmontable, se facilitará su posterior limpieza y desinfección.



Si posee doble visor (incluye un visor interno oscuro), resultará útil para evitar el deslumbramiento que produce el sol en momentos críticos del día como el amanecer y el anochecer.



Si posee un visor laminado “pinlock” (antivaho), se asegurará que no se empañe durante su uso en condiciones climáticas adversas.

Nunca se debe comprar un casco usado.

Uso personal del casco



- Tiene que ser del talle adecuado a la persona que lo usa³⁵.
- El casco tiene “memoria”.
El forro acolchado interior se “adapta” a la forma de una única cabeza por lo tanto generará necesariamente holguras y compresiones ante el uso de otras personas.
- 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 tiene vida útil.
Un casco sin garantía no brindará 100% de su eficacia.

^{34/} Basado en los diagramas de investigación del Profesor Dietmar Otte, la imagen refleja los porcentajes de las zonas de impacto (combinando ambos lados) . Se advierte que la zona de mayor impacto es la región inferior de la cara (mentonera) con un 34.6%.

^{35/} La etiqueta del talle suele estar en el exterior del casco.

Vida útil del casco

El casco deberá reemplazarse según las siguientes circunstancias:

1. **Garantía del fabricante:** el período de garantía del fabricante sirve de referencia para conocer la vida útil del casco.
2. **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.
3. **Desgaste excesivo:** el uso en condiciones extremas puede provocar el deterioro prematuro de alguna de sus partes (por ejemplo, la correa de sujeción).

Materiales del casco

La dispersión de precios que tienen los cascos en la actualidad se debe en gran parte a la incorporación de nuevas tecnologías y a los diferentes materiales utilizados en su fabricación.

Por lo tanto, si bien todos los cascos homologados brindan seguridad, el diseño y los materiales hacen que algunos sean de calidad superior.

A continuación se destacan los materiales utilizados en la actualidad para construir **la calota exterior** y sus principales ventajas y desventajas:

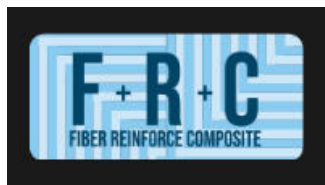


Policarbonato o ABS

Gama: Baja

A favor: Asequible

En contra: Vida útil (3 a 5 años)



Fibra de vidrio

Gama: Media

A favor: Relación resistencia-ligereza

En contra: Dispersión del impacto



Tricomposite

Gama: Alta

A favor: Materiales ligeros³⁶

En contra: Costo



Fibra de carbono

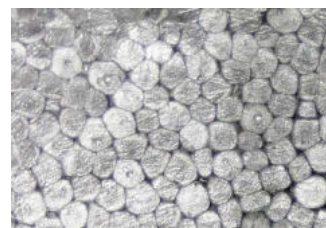
Gama: Alta (Velocidad)

A favor: Flexibilidad y ligereza (1.0 kg)

En contra: Insonorización

En relación a la construcción de **la calota interior**, todos los fabricantes utilizan el mismo material: el poliestireno expandido (EPS).

Teniendo en cuenta que la cabeza posee curvaturas y áreas críticas, algunos fabricantes aplican en sus modelos diferentes densidades o “capas” de EPS a fin de brindar las mejores prestaciones.



³⁶/ Fibra de vidrio, fibra de carbono y aramida (por ejemplo Kevlar).

1.2 Las Gafas o antiparras



Marco normativo

La Ley N° 2148 Capítulo 6.10.3.B establece que “Todo conductor que circula en motovehículo está obligado a utilizar gafas o antiparras, estas últimas independientes o como parte del casco de protección, si el vehículo no cuenta con parabrisas”.

Es imprescindible que se encuentren certificadas para su uso y en buen estado ya que si presentan rayas o falta de transparencia, afectarán negativamente la conducción ocasionando fatiga visual y reflejos que distorsionan la visión.

Anteojos de vista

En caso de utilizar anteojos de vista, se recomienda previo a la compra del casco probarlo con los anteojos puestos para comprobar que quede correctamente colocado y resulte cómodo³⁷. Si los anteojos quedan mal colocados o demasiado ajustados, se traducirá en intolerancia y falta de atención adecuada al conducir. En este caso es aconsejable usar siempre un casco con visor, ya que éste protegerá los cristales de los anteojos de posibles impactos de insectos u otros objetos. Así mismo, se aconseja que los cristales de los anteojos sean de policarbonato y las patillas flexibles, ya que ambos son diseñados para resistir impactos y así evitar posibles lesiones en la cara y/o en los ojos en caso de colisión o caída.

1.3 Los guantes



Se recomienda el uso de guantes certificados para su uso a fin de conducir sin correr riesgos. Es imprescindible probarlos antes de realizar la compra para asegurarse de lograr una correcta sujeción y a su vez libertad de movimientos.



Los guantes proporcionan una eficaz protección contra:

- Las inclemencias del tiempo: del frío, evitando perder la sensibilidad del tacto y el movimiento; y del calor, evitando el ardor o las quemaduras ocasionadas por el sol.
- En caso de caídas, ayudan a proteger las manos y las muñecas, contra abrasiones o lesiones.
- Las molestias y/o distracciones ocasionadas por insectos u otros objetos que impactan en las manos durante la conducción.

^{37/} Una vez colocado el casco, deslizar los anteojos hasta su posición y asegurarse que no ocasionen molestias.

1.4 La indumentaria para mensajería y/o reparto

Los prestadores de servicios tradicionales (empresas de mensajería y/o reparto a domicilio de sustancias alimenticias) y los operadores de plataformas digitales (aplicaciones) deberán suministrar indumentaria adecuada a los repartidores y/o mensajeros a través de los cuales ejecuten el servicio, para la correcta y segura ejecución del mismo³⁸.

La indumentaria deberá tener bandas y/o letras reflectantes con un mínimo de retroreflectividad de 330 cd/lx m².

Deberán cubrir al menos un 30% de la superficie total de la indumentaria, utilizada en el torso del conductor/a, en su parte posterior, al menos un diez por ciento (10%) en su parte anterior y contener al menos una banda de 3 a 5 cm rodeando ambas mangas en brazos y piernas con una distancia no menor a 5 cm de los puños, con las propiedades técnicas, de reflectividad y fluorescencia establecida en la Norma IRAM 3859/1999.



Usar indumentaria sólo del talle correspondiente.



El uso de vestimenta certificada resguarda el cuerpo de las inclemencias del tiempo, colabora para ser visto por los demás conductores y brinda protección en caso de colisión o caída.

1.5 El calzado



Se prohíbe conducir con calzado que no permita la correcta sujeción del tobillo. Por lo tanto, el calzado deberá cubrir todo el pie. Es importante que resulte cómodo.

Es imprescindible que posea suela antideslizante.

Lo mejor es evitar el calzado con cordones (ya que podrían enredarse por ejemplo en la palanca de freno) y el calzado con tacos (pues no brinda un apoyo firme).



Las botas certificadas para su uso aseguran:

- Durabilidad: por la resistencia de sus materiales y los refuerzos en zonas críticas.
- Seguridad: al evitar torceduras y posibles pérdidas de estabilidad durante el apoyo.
- Protección: en caso de caída brindan protección impidiendo abrasiones e incluso fracturas de tobillo y/o pie.

38/ Resolución SECTOP 778-21 Anexo I “Condiciones y características técnicas del servicio de mensajería urbana y/o reparto a domicilio de sustancias alimenticias”.

2. Estrategias para el tránsito

2.1 Postura corporal

En la moto se utiliza todo el cuerpo para conducir, por eso la comodidad mejora considerablemente la capacidad de conducir seguro y por más tiempo.



Si bien la posición de manejo en una moto depende de su diseño principalmente, en términos generales se destacan las siguientes indicaciones:

- La mirada al frente y siempre mirando lo más lejos posible.
- La mirada periférica para ver lo que sucede alrededor pero sin quitar la mirada del punto hacia el cual se quiere ir.
- La espalda recta y los hombros relajados.
- El cuello con su postura natural.
- La distancia al manillar debe ser tal como para controlar firmemente la dirección con ambas manos, llevando los antebrazos lo más paralelo al piso posible y los codos algo flexionados.
- Las manos formando un ángulo de 120° con los antebrazos y sujetando firmemente los puños. En caso de accionar las manetas se debe hacer usando sólo los dedos índice y mayor, a fin de mantener el control de la moto.
- Los pies deben apoyar firmemente con su arco o parte central sobre el apoya-pies de manera paralela a la moto y al suelo.
- La altura del asiento debe ser tal como para poder apoyar ambos pies en el suelo y soportar con firmeza el peso de la moto.
- Sentarse en el centro del asiento con las rodillas junto al tanque de combustible permite estar próximo al centro de gravedad de la moto, favoreciendo así la estabilidad y el equilibrio.

2.2 Técnica de frenado

Cada segmento de moto tiene prestaciones diferentes, por lo que resulta indispensable para una conducción segura conocer previamente las respuestas que ofrece la moto y practicar todo lo posible frenadas en situaciones controladas.

En todo frenado el peso se desplaza hacia el tren delantero y hace que la rueda directriz reciba más carga, soportando así el mayor esfuerzo.

El freno trasero es menos potente pero su uso permitirá que se hunda ligeramente el tren trasero, estabilizando así el conjunto.



DISTRIBUCIÓN DE FUERZA AL FRENAR

30%

FRENO LLANTA TRASERA

70%

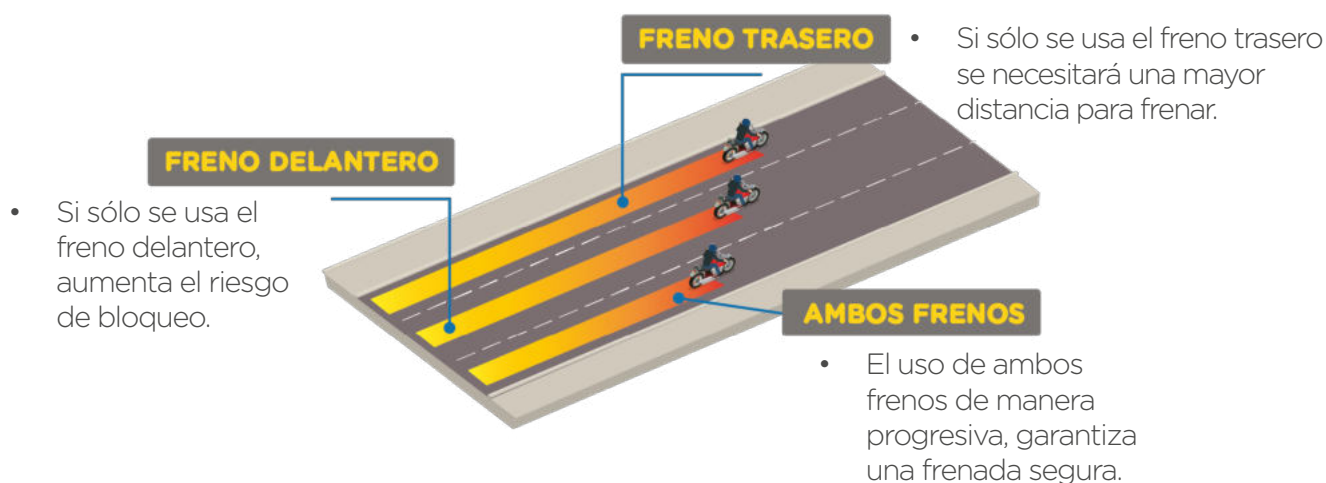
FRENO LLANTA DELANTERA

- Para una detención segura se debe asegurar de desacelerar completamente.
- Se deben accionar ambos frenos progresivamente en dos etapas: aplicando primero una frenada suave y una vez que la suspensión delantera comenzó a comprimirse aplicando toda la fuerza de la frenada.
- Usar un sólo freno en forma brusca provocará el bloqueo de la rueda y posiblemente una caída.
- Al frenar sobre el suelo mojado es fácil bloquear las ruedas involuntariamente, ya que los neumáticos pierden adherencia. A fin de controlarlo, es necesario anticiparse para tener el tiempo y el espacio necesarios para frenar con suavidad. Además se debe aplicar algo más de fuerza al freno trasero y accionar menos el freno delantero.
- En situación de emergencia el “freno motor” (reducción de marchas) permitirá reducir la velocidad de una manera segura y disminuir el esfuerzo sobre los frenos.



En caso de bloqueo se debe soltar el freno de inmediato y volver a frenar con suavidad procurando mantener una trayectoria rectilínea.

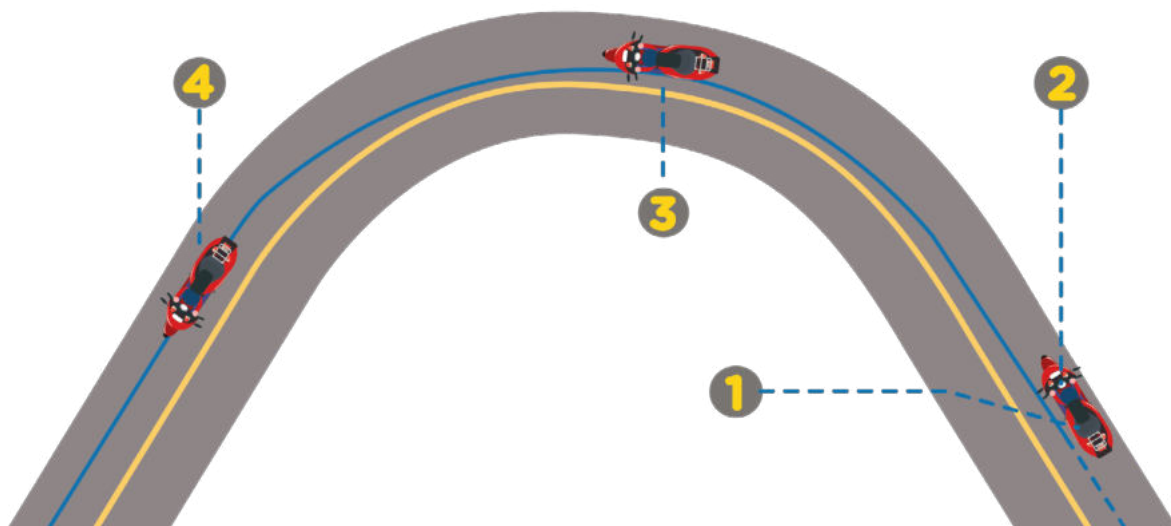
Distancia de frenado



2.3 Técnica para curvas

Las curvas representan un momento crítico al circular en moto especialmente a altas velocidades. Por eso es imprescindible aprender a trazar curvas correctamente.

1. Situarse en el sector externo del carril para obtener el radio de giro lo más amplio posible.
Gestión de la mirada Dirigir la mirada hacia el punto de salida a fin de ampliar el campo visual y trazar mentalmente la trayectoria a seguir.
2. Adaptar la velocidad frenando si es necesario antes del punto de giro y calcular la inclinación.
3. Inclinar la moto y mantener la velocidad constante.
Estar alerta para reaccionar a tiempo ante imprevistos como roturas del asfalto o suciedad en el suelo.
4. Enderezar la moto y acelerar progresivamente para continuar el trayecto.



En caso de pasar el punto de giro con exceso de velocidad, se deberá desacelerar completamente y tumbar la moto hacia el interior de la curva a fin de contrarrestar la fuerza centrífuga.

2.4 Técnica ante peligros

Conducir de manera segura una moto implica estar especialmente atentos al entorno.

Gestión de la mirada Tener la mirada entrenada en detectar los peligros del tránsito permitirá evitarlos sin correr riesgos.

- Las **zonas resbaladizas** resultan ser un peligro al circular en moto. Las más habituales en la Ciudad son los charcos de agua y las manchas de aceite o combustible.

Lo mejor es evitarlas frenando convenientemente primero y esquivando luego con seguridad.



Si no es posible evitarlas, se debe desacelerar completamente y atravesar la zona siguiendo una trayectoria rectilínea y a velocidad constante.

Las vías del ferrocarril también resultan un peligro al cruzarlas en moto, más aún los días de lluvia.

Lo mejor es atravesarlas formando un ángulo lo más recto posible (como si fuera una letra “T”) entre la moto y las vías del ferrocarril a fin de mantener la tracción.



Otras zonas en la Ciudad que ocasionan un cambio repentino en la adherencia de los neumáticos sobre la calzada son las bocas de tormenta o respiraderos del subte e incluso la pintura vial.

Lo más seguro al atravesar estas zonas es hacerlo con la moto totalmente vertical y evitando acelerar o frenar sobre ellas.

- La **presencia de obstáculos** como contenedores, bolsas de basura o partes de árbol resultan ser un peligro si no se los detecta con el tiempo necesario para esquivarlos o detener la moto.

La altura a la que circula el/la motociclista le permite ver más lejos hacia adelante así que aprovechar esa posición puede ser suficiente para detectar obstáculos y evitarlos sin correr riesgos.

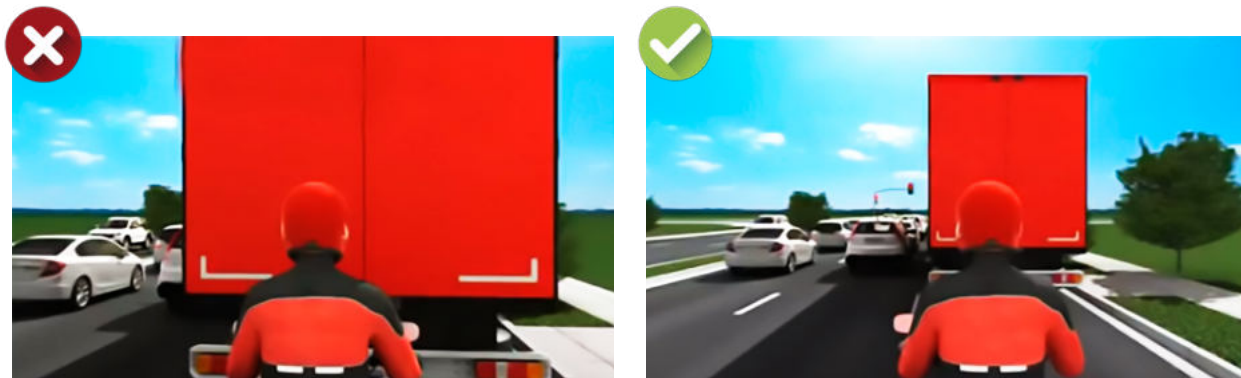
- Las **condiciones climáticas** como lluvia o niebla resultan particularmente adversas para la conducción de una moto. La adherencia de los neumáticos sobre la calzada disminuye significativamente (30% ó más), los frenos pierden eficacia, los comandos se tornan resbaladizos y la visibilidad se ve especialmente disminuida. Por lo tanto es imprescindible adoptar la conducción a tales condiciones.

Una conducción a bajas velocidades y suave, o sea, sin acelerones ni frenadas repentinas, permite a los neumáticos evacuar el agua de la calzada y evita los riesgos de perder completamente la adherencia de las ruedas y así continuar deslizando o de caerse.

2.5 Distancia de seguridad

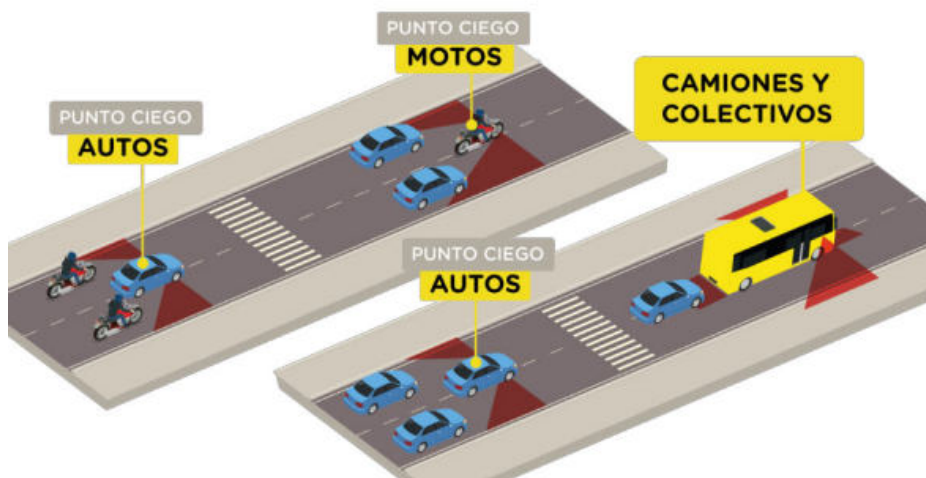
La “distancia de seguridad” es la distancia mínima que se debe guardar con el vehículo que circula adelante a fin de tener tiempo de reacción y anticiparse a una situación de riesgo.

La Ley N° 2.148 indica que, en términos generales, la distancia mínima de seguridad entre vehículos debe ser de 2 segundos, pero considerando que la moto es un vehículo liviano de dos ruedas, es necesario guardar una distancia mínima de 3 segundos y ante eventuales condiciones climáticas adversas de 4 ó 5 segundos.



- Conservar la distancia de seguridad recomendada para motocicletas, permite evitar situaciones de riesgo como frenadas bruscas por no disponer el espacio ni el tiempo para detener la moto con seguridad.
- En vías multicarril, se debe circular sin compartir el carril y ubicado de manera tal de disponer un gran campo visual y a su vez, asegurándose de hacerse ver para los demás usuarios de la vía.
- Es recomendable en la maniobra de sobrepaso o adelantamiento mantener una separación de al menos 1.50 metros del otro vehículo.
- Tanto los adelantamientos como los sobrepasos deben realizarse por la izquierda.
- Nunca se debe iniciar la maniobra de sobrepaso o adelantamiento próximo a una encrucijada por ser un lugar peligroso.

2.6 Puntos ciegos



39

El “**punto ciego o ángulo muerto**” es el área de visión del entorno a la que un/a conductor/a no tiene acceso, ya sea de manera directa o bien, porque los espejos retrovisores no alcanzan a reflejar.

39/ En términos generales a mayor porte del vehículo mayor será la superficie comprometida como puntos ciegos.

Los espejos retrovisores convenientemente orientados permiten ver qué ocurre detrás y a ambos lados del vehículo, por lo tanto ayudarán a maniobrar con mayor seguridad:

Antes de iniciar la marcha es importante orientar correctamente ambos espejos a fin de reducir al mínimo las áreas comprometidas como puntos ciegos.

Para eso es necesario adoptar la posición habitual de conducción y hacerlo en un sitio plano con una visión del horizonte⁴⁰.

El retrovisor derecho debe orientarse para ver lo que ocurre en el carril derecho pero también en el propio carril.

El retrovisor izquierdo debe reflejar exclusivamente el carril izquierdo.

En términos generales, el derecho irá “cerrado” permitiendo ver parte del brazo del conductor/a y el izquierdo irá lo más “abierto” posible permitiendo ampliar el área de visión hacia el carril de adelantamiento.

Espejos convexos homologados disminuyen las áreas comprometidas como puntos ciegos pero se debe tener en cuenta que las imágenes reflejadas no son reales en tamaño ni en cercanía.



Aún así, es fundamental conocer el punto ciego que los espejos retrovisores no alcanzan a reflejar para actuar sin correr riesgos.



- **En la maniobra de giro:** ajustar levemente la posición de manejo inclinándose hacia adelante, permite ampliar el ángulo de visión y así “salvar” ese punto ciego.
- **En la maniobra de sobrepaso:** utilizar la visión periférica dando un vistazo por encima de los hombros puede ser suficiente para “salvar” el punto ciego.



Otros/as conductores/as también poseen puntos ciegos en sus vehículos y las motos por su pequeño porte pueden ubicarse fácilmente en ellos.



- NO permanecer circulando en los puntos ciegos de otros vehículos ya que representan zonas de peligro.

Para conocer cuáles son esos puntos ciegos basta con observar el espejo retrovisor del vehículo, pues si se ve el rostro de la persona que conduce se estará en un área visible.

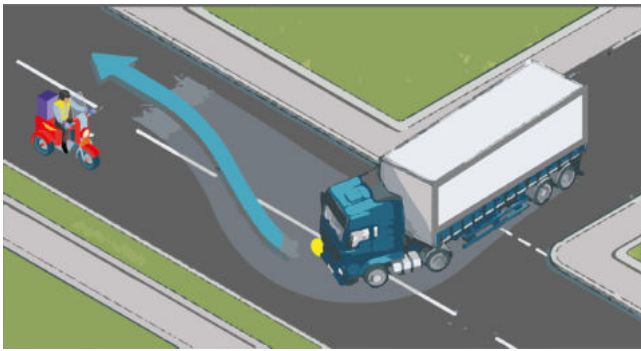


- **En la maniobra de adelantamiento:** si la persona que conduce el vehículo que se va a adelantar NO advierte la presencia del motociclista, es aconsejable usar **un toque de bocina** a fin de alertar y continuar la maniobra sin correr riesgos.



40/ Ambos espejos deben estar orientados un poco por debajo de la línea del horizonte de tal manera que permitan ver más calzada que cielo.

2.7 Desviación (Off Tracking)



Cuando un vehículo gira, sus ruedas traseras recorren un camino algo más corto que las ruedas delanteras.

Los vehículos de gran porte como los camiones o colectivos deben hacer giros más amplios. Cuanto más largo sea el vehículo, más amplia será la vuelta resultando ser una maniobra de peligro en el tránsito.

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.

2.8 Técnica ante una colisión o caída inevitable



Circular en moto en la Ciudad tiene sus peligros, por eso saber cómo reaccionar ante una colisión o caída permitirá reducir las consecuencias del impacto.

- **Mirar hacia donde se quiere ir y no lo que se quiere evitar:** la moto se dirige hacia donde se direcciona la mirada. Si en el instante previo a la colisión se fija la mirada en el obstáculo será más difícil evitarlo.
- **Soltar la motocicleta:** cuando la caída es inevitable, no intentar colocar los pies para detenerla, lo recomendable es soltarla y alejarse de ella, ya que puede hacer más daño si cae encima.
- **Mantener unidos brazos y piernas junto al cuerpo:** dejarse girar sobre el suelo, desacelerando de a poco, manteniendo el cuerpo lo menos rígido posible, sin tratar de apoyarse con los brazos o las piernas y sin intentar levantarse hasta haberse detenido completamente.
- **Autodiagnóstico:** antes de incorporarse o quitarse el casco, tomarse un tiempo para asegurarse de no tener lesiones. Si no se está seguro de no haber sufrido lesiones de gravedad, es recomendable permanecer tendido hasta ser auxiliado, ya que intentar levantarse sólo agravaría la situación. En caso de encontrarse bien, es recomendable incorporarse lentamente y retirar la moto de la calzada lo antes posible para evitar otro incidente. Aún así, por tratarse de un hecho traumático, es recomendable interrumpir la jornada laboral.

2.9 Técnica para levantar una moto en 7 pasos

Una moto tiene un peso considerable, por lo que sí se ha caído no será sencillo levantarla. Por eso, siempre la mejor opción es pedir ayuda pero si no fuera posible, la siguiente técnica resulta fácil, cómoda y segura:

1° Apagar el motor

Si la moto cayó y el motor está encendido, apagarlo lo más rápido posible. De lo contrario, la rueda trasera que aún gira podría hacer contacto con el suelo y recuperar tracción.

2° Cerrar la llave de paso del combustible

Para evitar fugas y posibles incendios.

3° Trabar la rueda trasera

Para evitar que la moto gire seleccionar una marcha. Si no es posible, trabar el pedal de freno trasero o la maneta del freno delantero.

4° Corroborar la superficie de apoyo

Asegurarse que no haya ningún tipo de suciedad en el suelo a fin de evitar resbalarse o desplazamientos innecesarios de la moto.

5° Sujetar la moto

Comprobar que la dirección de la rueda delantera mire hacia el suelo y que el manillar no se mueva. Ubicarse de espaldas a la moto por el lado que se cayó y ponerse de cuclillas separando ligeramente los pies. Apoyarse sobre el asiento y sujetar con una mano el puño del manillar que está sobre el suelo y con la otra, un elemento fijo del mismo lado (preferentemente el asa o la agarradera).

6° Empujar hacia atrás

Hacer fuerza únicamente con las piernas para evitar posibles lesiones en la espalda. Mantenerse lo más próximo posible a la motocicleta permitirá levantarla sin mayor esfuerzo.

7° Colocar la pata o muleta

Hacerlo una vez que se pudo ubicar la moto de manera vertical. Si la pata se encuentra del lado contrario sobre el cual cayó la moto, se la deberá colocar previamente (o sea, antes del paso 5°) y al llegar a este punto, se podrá dejar caer suavemente la moto para que apoye sobre la pata o muleta.



41

3. Inspección preventiva y mantenimiento



Ante todo es necesario leer el manual del propietario para conocer las especificaciones de la moto a fin de ayudar a darle el mejor uso y cuidado.

Entre cada servicio efectuado por personal especializado, el/la usuario/a deberá hacer muchas tareas de **revisión** a fin de detectar fallas, roturas o deterioros que podrían derivar en incidentes viales, y de **mantenimiento** para lo cual será imprescindible disponer un kit de herramientas y la protección necesaria, además del espacio y el tiempo suficiente⁴².

La inspección preventiva debe ser un hábito.

3.1 Sistema de dirección



Garantiza maniobrar correctamente la moto, al orientar la rueda directriz según se necesite y además a mayor velocidad interviene en la estabilidad de la moto.

Si con su uso hace ruidos, se torna duro o no brinda precisión en los movimientos, será necesario hacer su revisión en un taller especializado.

3.2 Suspensiones

Brindan estabilidad y confort de marcha, al absorber las irregularidades del terreno y mantener los neumáticos en contacto con el suelo.

^{42/} Para la correcta revisión será necesario ubicar la moto de manera vertical sobre una superficie plana y limpia.

La suspensión delantera suele ser del tipo telescópica vertical:

En el caso de fugas de líquido hidráulico, los barrales se verán “transpirados” por lo tanto será necesario hacer su revisión en un taller especializado.



La suspensión trasera más común es el monoamortiguador:

En el caso de incorporar gas será más difícil detectar fugas por lo tanto en caso de notar una merma en su funcionamiento lo mejor será acudir a un taller especializado⁴³.

3.3 Neumáticos⁴⁴

De su calidad y estado dependerá el control que se tenga sobre la moto, especialmente en situaciones de emergencia o en condiciones climáticas adversas.



Según la Ley N° 2.148 la profundidad mínima del dibujo debe ser de al menos 1 mm. No obstante, se deberán seguir las siguientes recomendaciones:

- Utilizar el mismo tipo de diseño en ambas ruedas y realizar su alineación y balanceo a fin de conseguir los mejores resultados.
- Circular con la presión indicada por el fabricante de la moto y comprobarla en frío al menos una (1) vez al mes ya que tanto una menor como una mayor presión incidirán negativamente en la conducción.
- Evitar su uso si poseen cortes, deformaciones o abultamientos laterales pues se corre el riesgo de reventar.
- Revisarlos en un taller especializado si poseen grietas o al menos una (1) vez al año a partir de los cinco (5) años de montaje.
- Reemplazar por uno nuevo cualquier neumático con más de diez (10) años de su fecha de fabricación.

^{43/} Según las condiciones de uso, es recomendable cambiar la “precarga” de la suspensión trasera a fin de lograr una conducción más segura y confortable.

^{44/} Es importante leer atentamente las inscripciones reglamentarias que brindan información sobre sus especificaciones.

3.4 Sistema de frenos

El buen estado de ambos frenos permitirá detener la moto en forma segura. Se debe tener en cuenta que los frenos mojados o sucios pierden eficacia.

El freno delantero suele ser de disco:

Observar que el líquido de frenos se encuentre a nivel.
Controlar el desgaste y mantener limpios los elementos del sistema, particularmente el disco y las pastillas de freno.
Si la maneta de freno se vuelve “esponjosa” o se torna dura al tacto, se debe hacer la revisión en un taller especializado.



El freno trasero más común es a tambor:

El mantenimiento consiste en ajustar la varilla del freno según su rodaje y uso.
Una vez a tope se debe hacer la revisión del tambor y el recambio de las zapatas en un taller especializado.

3.5 Kit de transmisión

El juego de transmisión permite la tracción de la rueda motriz. Para que empuje de manera eficiente la cadena debe tener el juego libre indicado por el fabricante y el piñón y la corona sus “dientes” en perfecto estado.

La transmisión secundaria formada por cadena de transmisión, piñón y corona es el tipo de transmisión más usado.
Su mantenimiento consiste en:

- Mantener la cadena limpia y lubricada.
- Tensar la cadena según su uso.

Una vez a tope será necesario reemplazar el **kit de transmisión completo**.



3.6 Luces y bocina

Su uso permite anticipar maniobras y evitar situaciones de riesgo vial.



Revisar el sistema de iluminación es sencillo pues basta con probar su correcto funcionamiento.

En caso de reemplazar una lámpara fundida y persistir la avería será necesario la verificación de la instalación eléctrica en un taller especializado.

Es recomendable controlar que la bocina se encuentre ubicada firmemente en su posición y mantener sus terminales limpios a fin de evitar fallas.



3.7 Espejos retrovisores

Su correcto uso permite conocer el entorno de la circulación y ayudará a maniobrar con mayor seguridad vial.



Ambos espejos retrovisores deben ser homologados, encontrarse en perfecto estado, limpios y orientarse convenientemente antes de la puesta en marcha a fin de reducir las áreas comprometidas como puntos ciegos.

3.8 Aceite y filtros

El aceite del motor y los filtros de aceite y aire garantizan las prestaciones de la moto y la vida útil del motor.

Es importante revisar el nivel de aceite con el motor frío al menos una (1) vez al mes o tras un viaje largo. En caso de ser necesario completar el nivel, se recomienda que el nuevo aceite posea las mismas características y propiedades del usado.

Realizar el cambio de aceite y filtro del motor es una tarea sencilla que requiere ciertos cuidados como disponer del espacio y los elementos necesarios y utilizar las herramientas adecuadas.



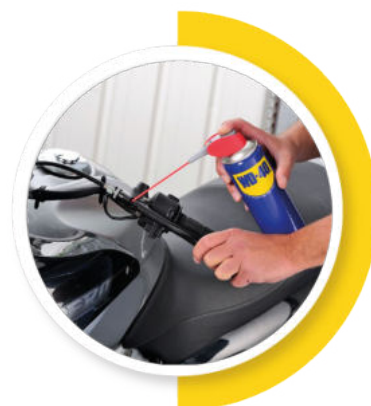
El filtro de aire puede ser de papel, espuma o textil. En cualquier caso se debe cambiar según su uso y especificaciones.

3.9 Comandos

Los mandos de la moto son el punto de contacto entre el conductor y la moto. Siempre deben encontrarse “a punto” de modo tal que permitan ejecutar las acciones necesarias para una conducción segura.

Es necesario respetar el juego libre indicado por el fabricante.

Para lograr un correcto accionamiento, es necesario mantener los mandos limpios y lubricados.



3.10 Tornillería

La tornillería posibilita que cada pieza de la moto cumpla con su función.



Es importante controlar su fijación o bien sus faltantes.

Realizar los ajustes necesarios es una tarea sencilla siempre que se haga con las herramientas adecuadas.

Lo mejor es usar una llave dinamométrica que permitirá usar siempre el par de apriete adecuado a cada tornillo. Si no es posible, es preferible apretar menos y revisar los tornillos, que “pasarlos de rosca”.

3.11 Batería

Las necesidades de electricidad de la moto están cubiertas por el conjunto batería, alternador y regulador de voltaje.

En todos los casos, si la tensión de la batería es inferior a la especificada es necesario desconectar y conectar a un cargador exclusivo para moto.

Si la batería cumplió su vida útil será necesario reemplazarla⁴⁵.

Si bien cada segmento de moto lleva una batería de serie, se puede sustituir por otra de mayor calidad siempre asegurándose que sea compatible con la indicada por el fabricante.

El alternador y/o el regulador del voltaje pueden generar fallas en el funcionamiento de la batería por lo tanto en caso de persistir la baja tensión, se deberá hacer la revisión en un taller especializado.

En la actualidad existen los siguientes tipos de batería:

De plomo - ácido:

Son las baterías tradicionales.

Pueden ser con o sin mantenimiento.

De gel:

Sin mantenimiento.

El electrolito es sólido por lo tanto resultan ser más seguras.

De litio:

Sin mantenimiento.

Es la batería más liviana, resistente y ecológica.



^{45/} Su desinstalación se debe empezar por el polo negativo a fin de evitar posibles cortocircuitos.



