

Informe de la Investigación “Lo que nadie ve 2017”

Por: Ing. Fabián Pons, Presidente de OVILAM –Observatorio Vial Latinoamericano-

1. Introducción

A fines de abril de este año vimos azorados como dos conductores, Alejandro Radetic y Alejandro Biscardi, corrían y cometían todo tipo de infracciones en la Avenida 9 de Julio y en muchas otras arterias de la Ciudad de Buenos Aires sin que ninguna autoridad los detectara. Si no hubiese sido por su propia soberbia de subir a las redes sociales el video de sus supuestas gracias, nunca nos hubiésemos enterado de lo sucedido.

Este evento nos llevó a preguntarnos, ¿Cuántas otras cosas suceden delante de las narices de las autoridades de control sin que estas las vean? O lo que es peor ¿Cuántas cosas ven que por desidia, comodidad o vaya a saber por qué, no infraccionan?

Fue por ello que desde OVILAM nos planteamos la realización de esta investigación en el punto más emblemático de la Ciudad, en Corrientes y 9 de Julio, en la Plaza de la República, en el obelisco.

2. Realización

En la primera semana de julio de 2017 dos equipos de OVILAM se ubicaron en la Plaza de la República, en horas de la mañana y de la tarde, para realizar un trabajo de observación estadística en la que se registraron las novedades que surgieron del paso de 9750 automóviles y 9550 motocicletas.

En función del tipo de vehículos se analizaron los siguientes aspectos:

Motocicletas:

- Cantidad de personas por moto
- Uso de casco
- Forma de colocación del casco
- Tipo de casco utilizado

Automóviles:

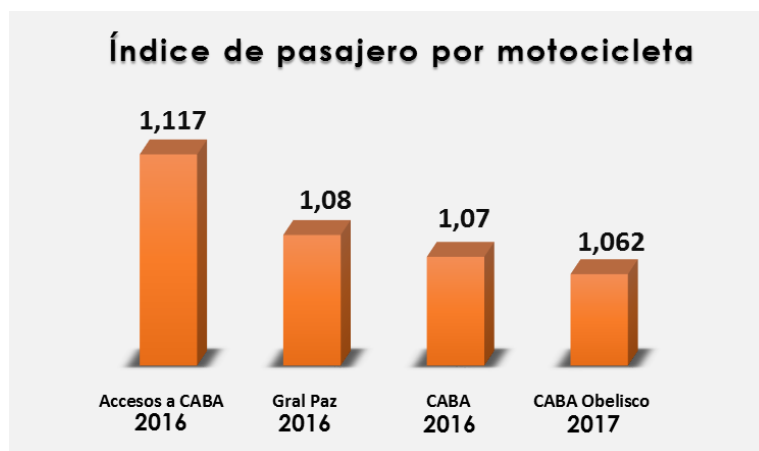
- Cantidad de personas por vehículo
- Uso de cinturón de seguridad por cada persona dentro del vehículo
- Uso de telefonía en todos sus modos
- Uso de auriculares

Cabe destacar que durante los trabajos de relevamiento de la información nuestros colaboradores estuvieron siempre en forma próxima a los agentes de tránsito de la Ciudad de Buenos Aires de forma de asegurarnos de que tanto dichos efectivos como el personal de OVILAM estábamos en posibilidad de observar las mismas infracciones.

3. Resultados

3.1 Motocicletas

Comenzando por el tema motocicletas vimos que el índice de pasajeros por vehículo era levemente menor al estudio que habíamos realizado en el mes de enero de 2016 en Av. Gral Paz y las vías de acceso a la CABA y las franjas de 30 cuadras contiguas a la Gral. Paz (lado provincia y CABA). En aquella oportunidad observamos en los accesos a la Ciudad (Panamericana, Acceso Oeste y Ricchieri) casi 117 de cada 1000 motos llevaban acompañantes. En 80 de cada 1000 motocicletas que circulaban por la Av. Gral Paz había un segundo ocupante y en la franja del lado CABA la relación fue de 70 cada 1000. En esta oportunidad el índice se reduce a 62 de cada 1000 motocicletas. Esta pequeña merma tal vez se deba al uso intensivo de la moto en el microcentro para labores de mensajería y delibery.



El segundo punto de interés en nuestra investigación sobre el tema referido a los motociclistas fue la forma de uso de casco. El artículo 40 de la Ley 24.449/94 establece la obligatoriedad del uso de casco para los motociclistas. Específicamente en su inciso J) dice: *Que tratándose de una motocicleta, sus ocupantes lleven puestos cascos normalizados, y si la misma no tiene parabrisas, su conductor use anteojos*

A su vez el decreto reglamentario de la ley anterior (Decreto Reglamentario 779/95) agrega sobre este punto que *el casco interiormente debe llevar una etiqueta claramente legible que diga: "Para una adecuada protección este casco debe calzar ajustadamente y permanecer abrochado durante la circulación. Está diseñado para absorber un impacto (según Norma IRAM 3621/62) a través de su destrucción o daño. Por ello cuando ha soportado un fuerte golpe debe ser reemplazado (aún cuando el daño no resulte visible)"*

Pero si nos referimos a las reglamentaciones propias de la Ciudad de Buenos Aires, debemos remitirnos a la Ley 2148 - Código de Tránsito y Transporte. En el artículo 6.10.3 "Requisitos para conductores de motovehículos", se expresa que *"Todo conductor que circula en motovehículo está obligado a:*

- 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.*

En función de esto último, no solo es necesario que el motociclista y su acompañante lleven el casco puesto, sino que este debe estar correctamente abrochado para que cumpla su función eficientemente. Un casco desabrochado es muy probable que se descalce de la cabeza del usuario en el momento de una caída.

De las observaciones surgieron 5 opciones de uso de las cuales solo una es la correcta y las otras 4 son pasibles de multa:

- Que el motociclista lleve el casco puesto y abrochado convenientemente (Correcta)
- Que el motociclista lleve el casco puesto pero sin abrochar
- Que el motociclista lleve el casco apoyado en su cabeza pero sin estar colocado convenientemente
- Que el motociclista lleve el casco en el codo
- Que directamente no lleve casco

En el siguiente cuadro se muestran los resultados de las cinco modalidades tanto para los conductores como para los acompañantes.

	Conductor %	Acompañante %
LO TIENE BIEN COLOCADO	59,27%	49,15%
LO TIENE DESABROCHADO	38,85%	47,46%
LO TIENE MAL COLOCADO	1,57%	0,00%
LO LLEVA EN EL CODO	0,00%	0,00%
NO TIENE	0,31%	3,39%

Podemos resumir que **solo 6 de cada 10 conductores llevan el casco puesto tal como indica la ley y solo 5 de cada 10 acompañantes.**

Cabe destacar que durante todo el tiempo que duró la investigación los agentes de tránsito de la Ciudad de Buenos Aires multaron solo a los ocupantes de UNA moto (conductor y acompañante) por no tener cascos.

3.2 Automóviles

En lo que respecta a los automóviles la observación indicó que el índice de uso del automóvil es de 1,4 personas por vehículo.

En el ítem **“uso de cinturón de seguridad”** se observó que solo el 88,6% de los conductores lo utilizan y los valores decrecen si analizamos el uso por parte del acompañante (68,6%) y de los ocupantes de las plazas traseras que solo llegan al 13,5%.

USO DE CINTURÓN DE SEGURIDAD		
POSICIÓN	TIENE	NO TIENE
CONDUCTOR	88,6%	11,4%
ACOMPañANTE	68,6%	31,4%
PLAZAS TRASERAS	13,5%	86,5%

Un dato que nos llamó mucho la atención es que **el 98% de los pasajeros de los taxis de la Ciudad NO usan el cinturón de seguridad.**

Otro de los rubros analizados fue el uso indebido de la tecnología de comunicación por parte de los conductores de automóviles. Cabe aclarar que el Código de Faltas de la Ciudad, en su artículo 6.1.26 expresa que, “el que conduzca manipulando un teléfono celular o utilizando auriculares o equipos de video será sancionado con 100 Unidades Fijas. Cuando el conductor se encuentre redactando o enviando mensajes de texto será sancionado con 200 UF”.

De las observaciones surgió que, frente al obelisco porteño, un 18% de los conductores de automóviles utilizaban algún medio de comunicación prohibido por las leyes nacionales y porteñas. El siguiente detalle muestra como se distribuye el uso indebido de la tecnología de comunicación mientras se está conduciendo.

USO DE TECNOLOGÍA DE COMUNICACIÓN	
MENSAJE DE TEXTO O DE VOZ	12,2%
TELEFONO	3,4%
MANOS LIBRES	1,7%
AURICULARES	0,7%

Los números anteriores demuestran que durante la observación de 9750 vehículos, aproximadamente 1750 conductores pasaron delante de las autoridades de control sin ser detenidos y multados por usar telefonía o auriculares mientras conducían.

4. Conclusiones

Del presente trabajo surge claramente que la eficiencia de los controles no depende exclusivamente de la cantidad de agentes que se pongan en la calle sino de la actitud de estos y de la decisión política de las autoridades para llevar adelante los mismos.

Esta pasividad de los controles genera a su vez una sensación de impunidad que alienta a aquellos que no están debidamente educados y/o concientizados a infringir las leyes con la casi certeza de que no serán multados.

La inmensa mayoría de las multas en la Ciudad de Buenos Aires se concentran en el mal estacionamiento y en las fotomultas en sus distintas formas, es decir por medios electrónicos. Mientras no se profundicen los controles dinámicos, con móviles policiales o del cuerpo de tránsito, circulando al ritmo del tránsito para ver y sancionar lo que allí acontece, el hándicap para los infractores será enorme.

En definitiva son muchas las infracciones que no se ven aún siendo cometidas delante de las propias autoridades de control. Esto debería ser una verdadera preocupación para aquellos que tienen a su cargo la gestión y el control del tránsito en la Ciudad de Buenos Aires.