



## **EL CUESTIONARIO**

A fines de los '70, la crisis mundial del petróleo pegó muy fuerte en el mundo, principalmente en EE.UU., donde el parque automotor estaba conformado por verdaderos "quemadores de gasolina".

Tuvieron que reconvertir su industria y cambiar motores por otros más chicos, como el caso del Ford Mustang, que de un motor de 8 cilindros en V, pasó a contar con un 4 cilindros de escasos 2.300 cc. Este fue también el momento del descubrimiento masivo de los vehículos de origen japonés, con cilindradas contenidas y excelente desempeño. Pero no alcanzaba para frenar el déficit terrible de gasolina y el incremento exponencial de su costo. Una economía como la americana no soportaba un golpe certero como fue el del petróleo.

Se produjo entonces un redescubrimiento de los ferrocarriles, no solo urbanos sino también suburbanos para transporte de pasajeros, como así también la idea de comenzar a estudiar la manera de implementar trenes de pasajeros de alta velocidad, ya que comenzaban a colapsar los aeropuertos. Esto se definió bien avanzados los '80, comprando tecnología a Francia para trenes de alta velocidad.

¿Y el americano que todos los días se trasladaba a sus ocupaciones en auto? ¿Cómo seguía la historia? Con una campaña en los ingresos a las autopistas apoyando el uso de los motovehículos para el traslado diario al trabajo.

A su vez, en Europa, principalmente en Italia, se iba cerrando el ingreso de automóviles y camionetas en las zonas históricas y se fomentaba el uso de las "motonetas" o scooters. Ya la recolección de residuos, la distribución de bebidas, alimentos, etc. se hacía con "motofurgones" (como los denominamos en la Argentina) de tres ruedas, en base a un scooter o motocicleta.

Cuadras y cuadras con espacios exclusivos para los motovehículos fueron suplantando a los autos, con el consiguiente ahorro de espacio en la vía pública y una importante baja en el consumo de combustible.

Si bien las principales ciudades europeas tienen un sistema de subterráneos impecable, el crecimiento de la población hace que todo sea insuficiente. No se puede incrementar el número de buses, ya que por un lado utilizan mucho espacio y también están limitados a recorridos prefijados. Pueden ser útiles como medio de transporte para aquél que trabaja en un lugar fijo y no, por ejemplo, para un médico, un abogado, un contador, un periodista o un vendedor, que deben ir de un lado a otro de la ciudad, y no se pueden permitir el lujo de esperar el bus. Además, en determinados horarios, bajan las



secuencias y en otros, es tal el movimiento de pasajeros que se hace muy difícil viajar.

El transporte de superficie tiene limitaciones propias del espacio y de ser económicamente redituables. No todo puede venir de subsidios. En España también se está fomentando el uso de los motovehículos, principalmente en Cataluña, particularmente en Barcelona.

En EE.UU., todos los 21 de Junio, se celebra el "Día de ir al trabajo en Motocicleta". La Senadora Gabrielle Giffords, motociclista que utiliza todos los días sus dos ruedas para ir a su trabajo, junto a otros congresistas americanos, impulsan ese día de celebración, como así también la utilización de motovehículos como medio de transporte diario.

En la Argentina, en este caso, nos ubicamos dentro de la realidad de la región Metropolitana, que incluye la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el Gran Buenos Aires, donde colapsa el transporte de superficie, buses, autos, etc., donde la extensión y red de los subtes es muy limitada y la falta de pasos a nivel hace que estos medios sean ineficientes cuando tendrían que ser los "reyes" del transporte público de pasajeros. Las soluciones son cada vez más acotadas.

Visto este panorama internacional y el local:

**1.- ¿Cuáles son las medidas que propone para fomentar el uso de la motocicleta como solución al problema del tránsito?**

**2.- ¿Apoyaría la implementación de un Plan Integral de Estacionamientos para motos? Está en el artículo 9 de la Ley 3553.**

**3.- ¿Apoyaría un proyecto para que los estacionamientos privados tengan una tarifa para motos sensiblemente menor a la de los automóviles? Las bicicletas pagan, por ley, el 10% de la tarifa de un automóvil.**

**¿Y que además que acepten estacionamientos mensuales de motovehículos? No todos permiten el ingreso de motovehículos, aduciendo falta de espacio.**

**4.- La Ley 3553/2010 establece:**

**Artículo 10.- En los tramos de arterias donde existan instalados barreras de protección tipo guarda rail, flexbeam o similar, se efectuará gradualmente el agregado de sistemas de**



***protección de motoristas (SPMs) que las tornen más seguras para los motovehículos.***

***Artículo 11.- El Poder Ejecutivo habilitará una línea telefónica "verde" para recibir denuncias de eventuales derrames de combustibles y/o lubricantes sobre las calzadas, a los efectos de coordinar a través de los organismos correspondientes, una rápida acción de neutralización del derrame y evitar el peligro de deslizamiento de motovehículos o ciclorodados, disponiendo para ello de una guardia permanente a tal efecto. ¿Qué haría usted para que se cumplan estos artículos?***

***5.- El precio de la RTO (Revisión Técnica Obligatoria) para motos varía en el resto del país entre los \$20 y los \$38. La Legislatura aprobó un proyecto por el cual en la CABA se cobraría \$60 a los trabajadores motociclistas. No sólo es la tarifa más alta de la Argentina, sino que es más cara, dentro de la propia Ciudad, que la cobrada a las motos particulares. ¿Considera justo cobrarle más caro a un trabajador motociclista? ¿Qué piensa hacer al respecto?***

Desde fines de 2007, se ha generado una campaña de "demonización" de los motociclistas, como si fueran culpables de todos los males de la Argentina, entre ellos los robos. Un despectivo "motochorros", generalizando a todos los motociclistas es incomprensible.

Esa campaña mediática, poniendo énfasis en que los motociclistas, somos presuntos delincuentes, es algo reñido con el Art. 18 de la Constitución Nacional. La presunción de inocencia es una garantía contenida en el artículo 18 de la Constitución Nacional, ley suprema de la Nación, conjuntamente con los tratados internacionales de Derechos Humanos incorporados a nuestra Constitución y que cuentan con jerarquía constitucional a través de la reforma constitucional del año 1994 en el artículo 74 inciso 22, como la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre, que contiene la citada garantía en el artículo 26; la Declaración Universal de los Derechos Humanos, que la desarrolla en el artículo 11 punto 1; y finalmente, la Convención Americana sobre Derechos Humanos (Pacto de San José de Costa Rica) en el artículo 8, punto 2.

De la Constitución Nacional surge que no se puede tratar como culpable a una persona a quien se le atribuya un hecho punible,



cualquiera sea el grado de verosimilitud en la imputación, hasta que el Estado, por medio de sus órganos, pronuncie una sentencia penal firme que declare la culpabilidad y lo someta a una pena.

Esta garantía es propia de un Estado de derecho y forma parte del sistema de enjuiciamiento que existe en la Argentina, además de que se deriva de la garantía del juicio previo.

La Constitución Nacional consagra en su artículo 18 que: "Ningún habitante de la Nación puede ser penado sin juicio previo fundado en ley anterior al hecho del proceso".

El enunciado de este principio, conocido como garantía del juicio previo, es bastante amplio, pero a su vez expreso. La mentada garantía está relacionada directamente con el principio de legalidad, por el cual toda persona tiene derecho a que se le juzgue conforme, no sólo a una ley que establezca previamente el delito y la pena, sino también a una ley que señale el procedimiento a seguir.

Se ha generado en la población fobia hacia las motos y los motociclistas, en base a campañas mediáticas que no sabemos a qué se corresponden. Estas campañas son sumamente peligrosas, ya que el miedo hace que las personas accionen de manera inesperada, como ser: cerrando el paso a los motovehículos, acelerando o frenando de golpe, con maniobras riesgosas que hacen subir exponencialmente el riesgo de accidentes viales.

A su vez, se intentó obligar a los motociclistas a utilizar un chaleco con el número de dominio del motovehículo, como también un sticker con ese mismo número en el casco. El motovehículo es un bien registrable, lleva su chapa patente, una persona no es un bien registrable, simplemente es un ciudadano. Además, llevar cualquier sticker en el casco es algo expresamente desaconsejado por los fabricantes de estos elementos de seguridad, ya que los adhesivos pueden producir efectos no deseados en los mismos.

En base a estas líneas, le queremos preguntar:

**1.- Usted opina que obligar a los motociclistas a usar el número de dominio de su vehículo en su ropa, chaleco o casco ¿Es una medida útil o discriminatoria?**

**2.- ¿Está a favor o en contra de la propuesta para prohibir llevar pasajeros en las motos en ciertas zonas y horarios, aunque vulnere el derecho de propiedad?**



**3.- Un funcionario rosarino propuso incrementar el precio de la patente de motos para desalentar su uso. Aunque luego se desdijo, nos preocupa este tipo de políticas. En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el costo de las patentes es mucho más alto que en el Gran Buenos Aires. ¿Qué opina al respecto?**

**4.- ¿Usted cree que el precio de las patentes de motos debería acompañar al de los autos o apoyaría una política restrictiva como la mencionada?**

Con respecto a la seguridad vial, le preguntamos lo siguiente:

**1.- El manejo de vehículos requiere de determinada pericia, el de motocicletas es más exigente, sin embargo, el curso de otorgamiento de Licencias de Conducir es similar. ¿Cree usted que debería aumentarse la carga horaria para que los motociclistas tengan más conocimientos, poniendo énfasis en el examen práctico?**

**2.- Respecto del examen práctico, notamos determinadas falencias, por ejemplo, frenado, aceleración, mantener constante la velocidad. ¿Ud. qué opina al respecto?**

Muchas gracias por su tiempo, esperamos que pueda respondernos este breve cuestionario lo antes posible.

Atte.

Jorge V. Monasterio

Director

Revista INFORMOTO

[www.informoto.com](http://www.informoto.com)

Tel./Fax 4966-2469