

Mototaxi en Moto en Argentina

Motorcycle Taxi in Argentina

Presentación: 04/09/2023

Roberto Domecq

Universidad Nacional de San Martín
Comisión Nacional de Regulación del Transporte
roberto.domecq@gmail.com

Resumen

Recientemente una empresa internacional abrió el registro de inscripción para motociclistas que deseen realizar la actividad de “mototaxi”, un servicio que nunca existió en Argentina. Las primeras presentaciones exponen a la actividad como una gran solución tanto para el pasajero como para el motociclista que adhiera al servicio.

En el curso del trabajo se presentarán las fortalezas del medio de transporte (la motocicleta), pero también se ahondará en las debilidades del servicio, ya que las externalidades que generan deberán ser solventadas por el Estado.

Asimismo, veremos cómo esta actividad puede afectar las políticas que ha venido desarrollando la Argentina en materia de seguridad vial y movilidad pública.

Palabras clave: Moto, moto taxi, trabajo en plataformas, seguridad vial.

Abstract

Recently an international company opened the registration for motorcyclists who wish to perform the activity of “mototaxi”, a service that never existed in Argentina. The first presentations expose the activity as a great solution for both the passenger and the motorcyclist who adheres to the service.

In the course of the work, the strengths of the means of transport (the motorcycle) will be presented, but the weaknesses of the service will also be deepened, since the externalities they generate must be solved by the State.

We will also see how this activity can affect the policies that Argentina has been developing in terms of road safety and public mobility.

Keywords: Motorcycle, motorcycle taxi, platform jobs, road safety.

Introducción

Recientemente la empresa DiDi Moto¹ abrió el registro de inscripción para motociclistas que deseen realizar la actividad de “mototaxi” en Argentina.

Algunas de sus propuestas son;

“Este servicio, que ofrece traslados en moto a pasajeros, llega por primera vez al país para democratizar el acceso a una movilidad más económica y accesible, para más personas.”

“Con DiDi Moto, los habitantes de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el Gran Buenos Aires podrán acceder a un transporte hasta 50% más barato que los viajes en auto, y que llevarán 20% menos de tiempo.”

“La oportunidad es tanto para aquellas personas que necesiten generar ingresos más altos con su moto, como para quienes necesiten acceder a un transporte más barato.”

Como observamos, el programa luce interesante y tentador, tanto para el motociclista que quiera incorporarse a la actividad, como para el pasajero que tendrá una opción de movilidad más económica y rápida que el “taxi” tradicional.

¹ Se deja debida nota que toda la información obrante en el presente trabajo sobre la empresa DiDi Motos fue extraída de la página web de la compañía el 18/11/22, desconociendo si dichas condiciones no se han modificado en el presente.

Claramente, la actividad presenta algunas fortalezas propias del medio de transporte (la motocicleta), pero también existen un sin número de debilidades que iremos puntualizando.

Desarrollo

Fortalezas de la motocicleta

Este medio de transporte tiene varias fortalezas que favorecieron su masificación, a continuación, repaceremos las más significativas;

- Costo operativo

El costo operativo de una motocicleta es muy bajo, en el presente cuadro se visualizan estos costos, considerando que la moto se renueva cada 2 años. El costo considera el mantenimiento básico, cambio de transmisión, neumáticos, consumo de combustible, los gastos fijos y la amortización.

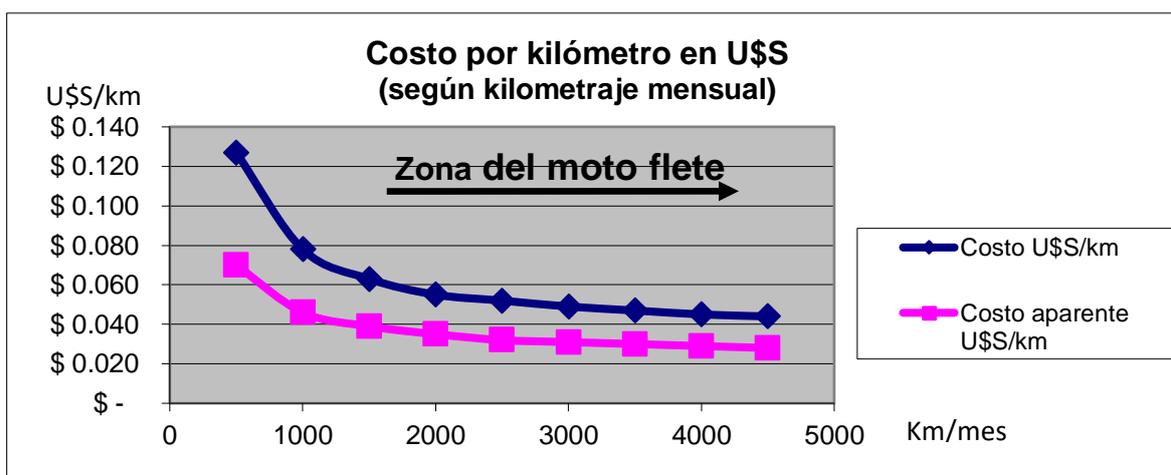


Figura 1: Costo por kilómetro (elaboración propia)

En relación con este tópico, debemos observar, que el trabajador en motocicleta suele enfocar su atención en el costo aparente (combustible y seguro), sin internalizar la totalidad de los costos, lo que genera una engañosa sensación respecto sus ingresos.

- Facilidad de estacionamiento

Este medio de transporte permite, en la mayor parte de los casos, el estacionamiento en el propio destino y sin costo. Esta cualidad es un privilegio único, ya que el automóvil, no sólo debe abonar el estacionamiento, en el caso que exista, sino que éste puede estar alejado del destino. Por otra parte, las ciudades con gran congestión empiezan a prohibir el ingreso de automóviles a su área central.

- La velocidad comercial

La velocidad de la motocicleta respecto a otros medios de movilidad es muy favorable y asimismo es bastante inmune a la congestión, ya que incluso cuando se provoca el bloqueo de la vía, este medio de transporte mantiene una velocidad comercial razonable, veamos un gráfico que señala cualitativamente este aspecto;

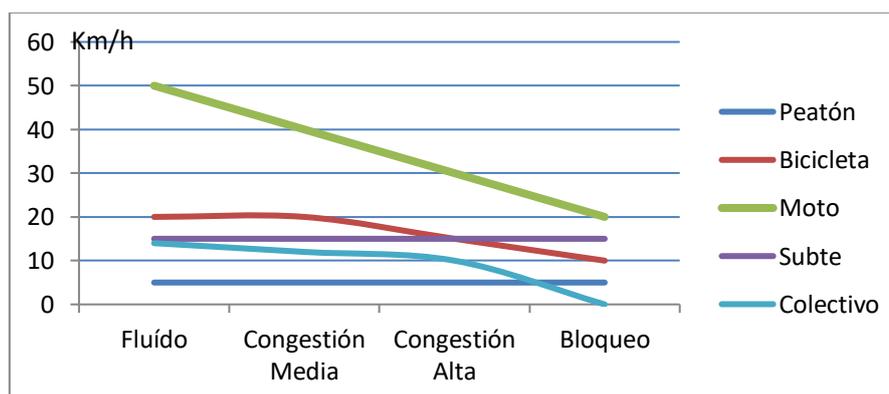


Figura 2: Velocidad comercial diversos modos de transporte (Domecq, 2019)

Como observamos la motocicleta, mantiene cierta velocidad comercial incluso con situaciones de bloqueo, esto lo podemos ver cuando existen largas filas de automóviles detenidos, mientras que las motocicletas se van “filtrando” entre el tránsito y logran avanzar.

- El impacto energético y huella de carbono

A efectos de evaluar el consumo energético y la emisión de dióxido de carbono de la motocicleta respecto a otros medios, a continuación, se presenta un cuadro preparado por la Agencia Europea de Medio Ambiente que expone en forma comparativa las variables mencionadas en varios modos.

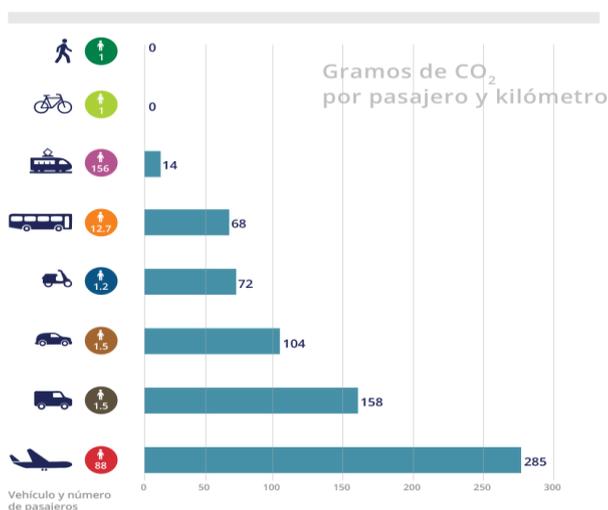


Figura 3: huella de carbono

En este orden de ideas, el impacto del mototaxi es inferior al taxi, pero 14% superior al ómnibus BRT y más de 4 veces superior a los medios públicos guiados.

- La movilidad y el uso de la vía pública

En línea con el presente trabajo resulta interesante evaluar cómo se sitúa la motocicleta como “consumidora” del espacio público, para lo cual se realizará una evaluación dinámica del fenómeno de la movilidad, veamos una imagen para entender el concepto.

En efecto, las vías de circulación se utilizan buena parte del tiempo con los móviles en movimiento, en consecuencia, es pertinente evaluar el fenómeno considerando las características propias de cada uno. Es por ello que se ha considerado la velocidad media, la distancia de seguridad entre unidades y el espacio entre unidades, para cada tipo de movilidad, con estos datos fue posible construir una tabla comparativa.

	Pass	Superficie ocupada [m ²]	Vel. Comercial [km/h]	Vel. Comercial [m/s]	Ocupación calzada estática [m ² /pas]	Ocupación calzada dinámica [m ² /pas]	Flujo [pass/m.s]	ratio flujo s/auto
Peatón	1	0,5	4	1,11	0,5	0,9	1,26	3,3
Bicicleta	1	1,1	15	4,17	1,1	3,3	1,26	3,3
Pedelec	1	1,1	16	4,44	1,1	3,4	1,29	3,4
Motocicleta (150 cm³)	1	1,6	35	9,72	1,6	7,5	1,29	3,4
Automóvil	1,5	9,0	25	6,94	6,0	18,3	0,38	1,0
Ómnibus	21	33	12	3,33	1,6	2,3	1,44	3,8
Ómnibus BRT	21	33	17	4,72	1,6	2,5	1,86	4,9
Ómnibus BRT Articulado	40	54	17	4,72	1,4	1,9	2,44	6,4

Tabla 1: Fuente: Parámetros de ocupación estática y dinámica de diversos medios de movilidad.

La presente tabla debe considerarse un ejercicio teórico cualitativo, donde consideramos que la vía está ocupada exclusivamente por el mismo tipo de medio de transporte

Si consideramos el flujo de pasajeros por metro de ancho de calzada y unidad de tiempo (es decir el guarismo que nos permite evaluar la eficiencia de los diferentes modos en función de su velocidad y espacio ocupado), observamos que el rendimiento del peatón caminado es 3,3 veces mejor que el del automóvil. Dicho en otras palabras, si la población de una hipotética ciudad se desplazara caminando en lugar de automóvil, las calles podrían ser 3,3 veces más angostas. La bicicleta y la motocicleta tienen un desempeño similar al peatón, mientras que los medios públicos terminan siendo los más eficientes, incluso en la Argentina, donde el coeficiente de ocupación de los buses es bastante bajo.

Debilidades de la motocicleta.

- El clima

Si bien, las grandes ciudades de la región centro de la Argentina presentan un clima benévolo para la utilización de la motocicleta, sea por las temperaturas medias imperantes como por su régimen de precipitaciones, es pertinente señalar que el conductor que trabaja muchas horas en este medio está sujeto a condiciones rigurosas, ya que la sensación térmica es severa incluso cuando las condiciones climáticas no sean extremas. En efecto, el conductor de moto en Buenos Aires puede estar sometido en invierno a sensación térmica de hasta -10°C y en verano a estados de “bochorno” por encima de 50°C .

- Las Condiciones de Higiene y Seguridad en el Trabajo

La Agencia Europea de Salud y Seguridad en el Trabajo (EU OSHA), en su trabajo “Delivery and despatchriders’ safety and health” pone en evidencia que la actividad es de alto riesgo, una de las referencias de Finlandia expone que la actividad tiene cinco veces más accidentes que la actividad industrial en general.

En términos generales, el trabajo expone los siguientes riesgos principales;

- Riesgos de accidentes
- Presión laboral para las entregas en tiempo (“just in time”).
- Vehículos mal mantenidos.
- Inadecuada disposición de la carga.
- Mal tiempo y ropa inadecuada.
- Falta de ropa de protección.
- Problemas con los clientes (agresiones, mal trato – distribuidores de comidas y bebidas).
- Agresiones de animales.
- Peligro de robo.

En el ámbito de la República Argentina la problemática del trabajador en moto ha sido considerada por la Superintendencia de Riesgos de Trabajo a través de una comisión cuatripartita; Cámara de Empresas de Mensajería por Moto y afines de la República Argentina, La Asociación Sindical de Motociclistas, Mensajeros y Servicios, Unión de Aseguradoras de Riesgos del Trabajo y la propia Superintendencia de Riesgos del Trabajo, quienes emitieron un “Manual de Buenas Prácticas Mensajería”, en el mismo consideran que los motociclistas están expuestos a; Riesgos Físicos del Ambiente de Trabajo, Riesgos Químicos, Riesgo de Exigencia Biomecánica y Riesgo de Accidentes.

- Exposición al riesgo.

Un aspecto importante es la exposición al riesgo, al cual está una persona cuando hace uso de un determinado medio de transporte, esta es una medida que nos permite ponderar objetivamente, cuanto más o menos peligroso es un medio respecto de otro, ya que el indicador se mide en muertos/100 millones de km. Sin embargo, este valioso parámetro, presenta la dificultad de determinar los kilómetros que cada tipo de flota realiza por año, este dato no es fácil de conseguir y puede calcularse como el “parque vivo” por el producto del kilometraje promedio anual, ambos datos son un poco opacos en la Argentina.

No obstante, para evaluar el tema desde una óptica comparativa, se presenta una estimación en el siguiente cuadro;

País	Motocicletas		Automóviles	
	Tasa de fatalidad 100.000 vehículos	Tasa de fatalidad 100 millones km	Tasa de fatalidad 100.000 vehículos	Tasa de fatalidad 100 millones km
Argentina (datos ANSV - 2017) ² y estimación propia	33,95 ³	4,65 ⁴	11,48 ⁵	0,95 ⁶
Estados Unidos (NHTSA - 2016) ⁷	60,90	16,15	9,94	0,58

Tabla 2: Tasa de Fatalidad en motos y automóviles

Obsérvese, que la exposición al riesgo de la motocicleta respecto el automóvil es de 4,89 veces superior en Argentina (entiéndase cociente entre la tasa de fatalidad de la moto y el automóvil $4,65/0,95= 4,89$), mientras que este guarismo en Estados Unidos es de 27,8, resultante del cociente $16,15/0,58$).

Otras fuentes señalan aún valores mayores, por ejemplo, el “European Safety Council” en su informe PIN (Panel Index) 2007, señala que el riesgo de fallecer en siniestros viales en motovehículos es 17 veces mayor que en automóviles. Mientras los ingleses, informan que un motociclista esta 52 veces más expuesto, por milla recorrida, a morir en un siniestro de tránsito que el ocupante de un automóvil.

Otra forma de ver este problema es a partir de los datos que proporciona el trabajo “La motocicleta en América Latina: caracterización de su uso e impactos en la movilidad en cinco ciudades de la región” (CAF 2015), donde se presenta el cuadro denominado “distribución de ocurrencia de siniestros por tenencia de licencia de conducción - usuarios de la motocicleta como herramienta de trabajo”;

Licencia de conducción para motocicleta	Siniestros en el último año		TOTAL
	NO	SI	
NO	1,81%	0,58%	2,39%
SI	53,15%	44,46%	97,61%
TOTAL	54,96%	45,04%	100,00%

Tabla 3: Siniestros en el último año de trabajadores en moto. “La motocicleta en América Latina” (CAF 2015)

Es decir, aproximadamente la mitad de los motociclistas tuvieron algún tipo de accidente en el último año, lo que nos señala que a lo largo de su vida laboral (circa 40 años), puede esperarse desde el punto de vista estadístico estar expuesto a unos 18 siniestros viales.

La modalidad de “mototaxi” en el mundo

La modalidad de mototaxi o triciclos motorizados del tipo rickshaw (con motor a combustión interna o eléctrica), es realizada mediante rodados muy económicos y que constituyen buena parte de la movilidad urbana en muchas ciudades en Asia y algunos países de sud américa (Bolivia, Colombia, Perú, Honduras, Nicaragua, Brasil, entre otros), en general surgen como un medio de movilidad para personas de bajos ingresos en ciudades que presentan un sistema de servicio público de baja calidad y también como una fuente de trabajo de informal.

Se observa, que el fenómeno de “mototaxi” presenta patrones similares que han favorecido su crecimiento en diversas zonas de bajos recursos y con problema de oferta de transporte público, el trabajo “Inclusión social y movilidad: el sector del mototaxi en Tarapoto (Perú)”, señala algunos ejemplos;

² “Anuario estadístico de siniestralidad vial” - Año 2017 - Dirección Nacional de Observatorio Vial ANSV.

³ 2037 fallecidos en motocicleta sobre una flota viva de 6.000.000 de unidades (estimación propia sobre una flota registrada de 7.102.619₂₀₁₇).

⁴ 2037 fallecidos en motocicleta sobre una flota viva de 6.000.000 de unidades y 6.000 km/año.

⁵ 1528 fallecidos en automóvil sobre una flota viva de 13.302.670 vehículos.

⁶ 1528 fallecidos en automóvil sobre una flota viva de 13.302.670 vehículos y 12.000 km/año.

⁷ “Traffic Safety Facts – 2016 – Data”, National Highway Traffic Safety Administration

	Tarapoto (Perú)	Bangkok (Tailandia)	Lagos (Nigeria)	Bangalore (India)	Uganda
Imágenes					
Vectores de crecimiento	Tarifas bajas, cómodos, rápidos. Mucha congestión y calles angostas.	Tarifas bajas.	Tarifas bajas, inmunes a la congestión.	Tarifas bajas.	Se aplica en zonas rurales, por carencia de alternativas.
Regulación	30% de la población activa trabaja como mototaxi. Mucha informalidad y carencia de marco normativo.	Registro de mototaxi con cupo. Hay reglamentos de seguridad.	Restringió el uso de las 1900 a 0600 hr.	100.000 rickshaws (22%) ilegales. Una banda de color los identifica a las unidades. Multas y penas de prisión ante incumplimientos.	
Debilidades	Muchos accidentes.	Siniestralidad.	Aumento de accidentes, ruido y emisiones.	Acoso, abuso de tarifas.	

Tabla 4: Ejemplos de mototaxi en el mundo.

La opción que se presenta a través de la empresa DiDi presenta su fortaleza a través de una “app” que garantiza diversos aspectos interesantes como;

- Soporte 24/7
- conocer origen/destino del viaje,
- valor del viaje, antes de su ejecución,
- reconocimiento facial,
- pago digital,
- tarifa ajustable a demanda, entre otros.

Es decir, están previstos aspectos que favorecen al negocio, pero ninguno vinculado con la seguridad vial, ya que la “apps” podría evaluar el “modo de conducir” del conductor evaluando velocidad, aceleración, faltas de tránsito entre otros, sea para información del usuario o para desvincular de la actividad al conductor temerario. También podrían alertar o suspender los servicios cuando las condiciones climáticas son peligrosas (ver “Debilidades, el clima”)

Al conductor se le solicitan los siguientes requisitos (textual del sitio);

- Licencia de Conducir Vigente y Activa (clase A 1.2 o superior)
- Certificado de Antecedentes Penales
- Seguro de Moto Vigente
- Cédula de Propiedad de la Moto (Propietario/ autorizado)
- Foto de perfil
- Tener al menos 20 años de edad
- Moto de 110 cc
- Modelo de moto 2012 en adelante
- Casco para el conductor, y un casco y chaleco reflectante para el acompañante.

En relación con los requisitos, podemos observar que no son muy exigentes (al menos en esta primera etapa), ya que pueden aplicar motos muy básicas (por ejemplo, que no dispongan de freno a disco en la rueda delantera), con bastante antigüedad, e incluso ni siquiera está previsto verificar que el conductor sea propietario de la moto, ni el requisito de la Verificación Técnica vehicular.

Aspectos controversiales

- Problemática del Casco

La utilización del casco es un elemento fundamental para la seguridad, según la Organización Mundial de la Salud (OMS), su uso reduce un 40 por ciento los riesgos de muerte y un 70 por ciento las probabilidades de lesiones severas, pero para lograr dicho objetivo, el casco debe tener la talla correcta y debe estar debidamente abrochado y ajustado.

En este sentido, hay que observar que el conductor del mototaxi podrá portar un casco para el acompañante, en consecuencia, para que este sea apto para todo tipo de usuario, deberá ser de la talla máxima, lo que implica que un usuario con menor talla, el casco le quedará completamente flojo.

Otro aspecto para destacar es que el casco al estar en contacto íntimo con el cuero cabelludo se ensucia de grasitud, el estado de higiene y el olor del casco podrían conspirar contra el uso generalizado del casco, ya que el pasajero podría negarse a su utilización porque lo considera repulsivo.

Tampoco podemos dejar de señalar las enfermedades del cuero cabelludo, que en algunos casos son transmisibles como “dermatitis seborreica”, la “tiña”, la “pediculosis”, entre otras.

Estas enfermedades, son bien conocidas por la población, en consecuencia, puede generar rechazo al uso del casco, además el propio casco podría en algunos casos ser vector de propagación de estas dolencias.

- Acoso del pasajero al conductor.

Un aspecto que debemos señalar es el contacto físico inevitable que existe con el conductor/a de la moto, este tema controversial tanto para el conductor como para el pasajero. El “abrazo” a quien maneja puede resultar incómodo e incluso generar situaciones de acoso o abuso.

- Pasajeros robustos.

Todo usuario de motocicleta sabe que llevar a una persona puede llegar a ser una experiencia desagradable, si la persona transportada es de contextura robusta y no está acostumbrada a andar en moto, esta puede generar oscilaciones muy molestas e incluso peligrosas, ya que si el usuario dirige su centro de gravedad en forma contraria a la decisión conductiva se hace molesto e incluso difícil guiar la motocicleta con precisión.

- La indumentaria de seguridad.

Si bien en la Argentina, ninguna norma establece que los motociclistas deban utilizar indumentaria de seguridad (salvo lentes protectores cuando el casco no dispone de visera), no obstante, es bien conocida la importancia que tiene la ropa de seguridad y la protección que ofrece ha sido estudiada en varios trabajos.

También observamos que esta ropa de seguridad empieza a popularizarse en los miembros de la policía, agentes de tránsito y usuarios particulares, como es el caso de guantes, camperas de protección y calzado de seguridad. También el “Manual de buenas prácticas para la Mensajería” de la Superintendencia de Riesgos del Trabajo recomienda el uso de ropa de seguridad.

Claramente la actividad del “mototaxi”, no puede evolucionar hacia estas prácticas para mejorar seguridad, al menos en lo que refiere al pasajero.

“Términos y Condiciones de uso de DiDi Conductor -Moto”⁸:

A continuación, se presentan algunos extractos de las condiciones que debe suscribir el motociclista que adhiere al servicio, se han puntualizado las que tienen importancia en relación con este trabajo;

- DiDi presta el servicio de intermediación entre usuarios y socios Conductores para organizar y planificar en línea la prestación directa por parte de los Socios Conductores de servicios de movilidad...
- El Socio Conductor reconoce que la Compañía no presta servicios de movilidad o logísticos, y que no opera como una compañía de movilidad... Los servicios son prestados directamente por el Socio Conductor Designado quien es independiente y no actúa bajo el amparo, con la autorización, como empleado, dependiente, ni representante, de la compañía ni de cualquiera de sus compañías afiliadas.
- 2.3. La Compañía no participa, ni se hace responsable de manera alguna por la relación de servicio entre el Socio Conductor y el Usuario

⁸ La información obrante en el presente trabajo sobre la empresa DiDi Motos fue extraída de la página web de la compañía el 18/11/22, desconociendo si dichas condiciones no se han modificado en el presente.

- El Socio Conductor acepta y reconoce que no actúa como representante, en nombre, bajo el amparo o con la autorización de DiDi, que no existe relación de subordinación laboral entre DiDi y cualquiera de sus afiliados y el Socio Conductor,...
- Bajo ninguna circunstancia, DiDi prestará Servicios de Movilidad. Los servicios de Movilidad serán prestados por el Socio Conductor al Usuario, quien será responsable por su prestación y por el pago de los impuestos generados como consecuencia de sus ingresos que surjan por el Servicio de Movilidad.
- 6.2. En el caso que, por culpa del Socio Conductor, un tercero (incluido los Usuarios) sufra cualquier daño o agravio, el Socio Conductor cubrirá la indemnización que corresponda...
- 10. Restricciones Regulatorias Locales. DiDi no incide ni induce a las personas a acceder a DiDi Conductor-Moto en cualquier jurisdicción en la que (debido a la nacionalidad, residencia u otro motivo) el acceso o disponibilidad de DiDi Conductor esté prohibido o sujeto a cualquier restricción, incluyendo requerimiento de registro u otros requerimientos dentro de dicha jurisdicción.
- 12.8. DiDi no es responsable por las sanciones que puedan serles aplicadas a los Socio Conductores por infringir la normativa aplicable, tales como por ejemplo las normas de tránsito y transporte.

Como se observa a partir de las cláusulas descriptas, la plataforma es un facilitador para que se articule el viaje entre el conductor y el pasajero, todo lo que suceda en ese transporte está completamente fuera de su responsabilidad. Sin perjuicio que el “facilitador” cobra una comisión por cada viaje, dispone tarifas y tiene la capacidad bloquear el servicio al Socio Conductor.

- Impacto Económico de la inseguridad en motocicleta

Estimar el impacto económico de los siniestros en motocicleta es una encomienda que trasciende el alcance de este trabajo, no obstante, se presentará el estudio realizado por el Observatorio Nacional Vial donde se profundiza sobre los costos de la siniestralidad vial.

Para realizar una primera estimación de los costos vinculados con la siniestralidad tomaremos como referencia el trabajo “Estimación de los costos de la siniestralidad vial en Argentina”, producido por el Observatorio Nacional Vial (2019).

Este trabajo concluye, luego de explicar en detalle la metodología de cómputo, presenta las siguientes Tablas;

Tipo de costo	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves	Total
Costos médicos	3.787.425	111.089.435	43.035.651	157.912.511
Costos pérdida de productividad	16.129.062.133	421.567.478	63.886.849	16.614.516.459
Costos humanos	155.099.979.800	3.266.446.262	0	158.366.426.063
Costos de la propiedad	21.853.753	31.670.557	253.222.262	306.746.572
Costos administrativos	171.426.109	30.893.337	6.601.431	208.920.877
Total	171.426.109.220	3.861.667.069	366.746.193	175.654.522.481

Tabla 5: Costos de la siniestralidad vial en pesos corrientes de 2017 - ONV 2019.

Tipo de Víctima	Hombre	Mujer	Total
Fallecidos	4.344	1.267	5.611
Herido Grave	9.000	4.592	13.592
Herido Leve	71.712	36.964	108.676
Total	85.056	42.823	127.879

Tabla 6: Cantidad de víctimas fallecidas, heridos graves y heridos leves, por sexo. 2017 - ONV 2019.

A partir de estos dos cuadros, podemos formular la siguiente Tabla, que nos será de utilidad a los fines perseguidos;

Variable	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves
Costos totales de la Siniestralidad [en \$ 2017]	\$ 171.426.109.220,00	\$ 3.861.667.069,00	\$ 366.746.193,00

Variable	Fallecidos	Heridos graves	Heridos leves
Víctimas	5.611	13.592	108.676
Valor unitario [en \$ 2017]	\$ 30.551.792,77	\$ 284.113,23	\$ 3.374,68
Valor unitario [en U\$S 2017], cotización 18,6 \$/U\$S (29-12-17)	\$ 1.642.569,50	\$ 15.274,91	\$ 181,43

Tabla 7: Costos unitarios de la siniestralidad (Elaboración propia).

Por otra parte, calcularemos el costo en CABA, para ello tomaremos el “Análisis de siniestralidad con motociclistas en base a hechos graves y fatales 2020-2021 (preliminar)” del Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad de Buenos Aires (2022), señala que en el año 2021 se registraron 192 casos con lesiones graves (más de 24 horas de internación) y 46 decesos.

Finalmente, y a los efectos de nuestra estimación, se considerarán los costos presentados en la tabla precedente.

	Cantidad/año	Costo aproximado [U\$S]	Total [U\$S]
Heridos leves	1.536 ⁹	181	278.016
Heridos graves (> 24 hr internación)	192	15.275	2.932.800
Muertos	46	1.642.570	75.558.220
Total			78.769.036

Tabla 8: Costos de la siniestralidad en motocicleta (Elaboración propia).

Consideremos, que este cuadro es conservativo, ya que ha considerado como herido grave aquellos con más de 24 horas de internación, lo que deja excluido un número muy grande de accidentados de menos severidad, pero que por sus lesiones deberían haber sido considerados heridos graves a pesar de no haber requerido internación.

Al monto consignado debería, incorporarse por ejemplo los gastos asociados a la intervención de las fuerzas de seguridad y de emergencia en ocasión del siniestro

Conclusiones

El modelo de negocio que pone operativo DiDi Motos, luce claramente atractivo, ya que garantiza al conductor ingresos tentadores, al usuario le propone un modo de movilidad rápido y más económico que el taxi, pone a disposición de ambos una plataforma moderna que facilita la coordinación, pago y seguimiento de los viajes con diversas funcionalidades útiles y prácticas.

La plataforma cobra un porcentaje por los viajes realizados, sin contar con personal en relación de dependencia (conductores), sin contar con una flota de motos y sin asumir responsabilidad alguna sobre el conductor, el pasajero, el servicio y eventuales perjuicios a terceros, una suerte de “intermediación smart”.

Al conductor de la motocicleta se le ofrece un modelo de trabajo a destajo, donde no está sometido a horarios laborales, jornada de descanso, normas de higiene y seguridad, ni otra “limitaciones” propias de la relación de dependencia, sin embargo, la actividad puede resultarle lucrativa y atractiva.

Lo que no contempla “explícitamente” el negocio son las externalidades negativas, las cuales terminan siendo asumidas por Estado nacional, provincial o municipal, ergo por el conjunto de los contribuyentes.

Amplieemos este tópico;

En ocasión de un accidente hay una serie de gastos que se generan (como ya hemos visto);

- Se despliega un operativo policial, donde varios agentes, con la participación de móviles, deben concurrir a la escena del siniestro, organizar la situación, asegurar una zona de seguridad, reorientar el tránsito, entre otras cuestiones.

⁹ Valor estimado entre la proporción de heridos leves y graves que señala “Estimación de los costos de la siniestralidad vial en Argentina”, ONV.

- Se genera la emergencia y SAME concurre al lugar del hecho y presta los primeros auxilios (en este caso al conductor y al usuario) y traslada de ser necesario a los damnificados al nosocomio que corresponda.
- En muchos casos (la mayoría), los involucrados son atendidos por el sistema de salud pública, tanto en la urgencia, como en el tratamiento y rehabilitación, como ya hemos visto.
- El retiro de la motocicleta del lugar del hecho, mediante grúa.
- Se debe llevar a cabo una pericia de los hechos.
- El daño emergente y lucro cesante del resto de los usuarios de la vía pública que por efectos de la congestión provocada por el siniestro verán demorado su traslado.

Atento las consideraciones vertidas, observamos que la actividad es de alto riesgo, precariza el trabajo, genera competencia contra otros medios de mayor calidad (los servicios públicos de transporte, los servicios de taxis) y fundamentalmente transfiere al Estado las externalidades negativas que genera el servicio, en consecuencia, resulta pertinente que estos gastos sean afrontados, directamente o mediante un sistema de seguros, por los que forman parte del negocio, repasemos rápidamente;

- Los tratamientos médicos y de recuperación para el conductor y el pasajero,
- Los gastos en los que incurre los gobiernos provinciales y/o municipales en policía, grúa, asistencia en la emergencia, traslados, etc.
- El lucro cesante de la persona transportada.
- Las indemnizaciones que correspondan por la muerte del pasajero o por las lesiones permanentes.

Referencias

- Barbosa da Silva, Ricardo (2020). "Motoboys in Sao Paulo, Brazil Precarious work, conflicts and fatal traffic accidents by motorcycle", UNIFESP.
- Benoit Blondel (2011). "Reducción de emisiones de CO2 derivada del uso de la bicicleta". ECF.
- Comisión Europea (2010). "Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020".
- Dirección de Estadística Vial, Agencia Nacional de Vialidad (2022). "Informe de Siniestralidad Vial Fatal, Año 2021, Datos parciales y preliminares".
- Dirección Nacional de Observatorio Vial, ANSV (2020). "Anuario Estadístico de Seguridad Vial Año 2019",
- Dirección Nacional de Observatorio Vial, ANSV (2017). "Anuario Estadístico de Siniestralidad Vial Año 2017",
- Domecq Roberto (2019). "Logística de última milla en Motocicleta en Argentina", UNSAM.
- European Agency For Safety And Health At Work - EU-OSHA (2010). "Delivery and despatch rider's and health: a European review of good practice guidelines". <https://osha.europa.eu/en/publications/>
- Foro Internacional de Transporte (FIT) (2017). "Benchmarking de Seguridad Vial en América Latina",
- National Highway Traffic Safety Administration (2016). "Lives and Costs Saved by Motorcycle Helmets". DOT HS 812 518.
- National Highway Traffic Safety Administration (2016). "Traffic Safety Facts -2016- Data".
- Observatorio Nacional Vial (2019). "Estimación de los costos de la siniestralidad vial en Argentina".
- Rodríguez, D., Santana, M., & Pardo, C. (2015). La motocicleta en América Latina: caracterización de su uso e impactos en la movilidad en cinco ciudades de la región. (Espacio, Ed.). Bogotá: CAF.
- Secretaría de Transporte y Obras Públicas del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (2020) "Plan de Seguridad Vial 2020-2023".
- Superintendencia de Riesgos del Trabajo (2018). "Manual de Buenas Prácticas Mensajería". https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/mbp-mensajeria_1.pdf
- Zi Jia Chan, Vivian Hung y Finnegan Kallmyer (circa 2020). "Inclusión social y movilidad: el sector del mototaxi en Tarapoto (Perú)".