



VI Congreso Iberoamericano de Seguridad Vial

Lima (Perú) – 16, 17 y 18 de Octubre de 2018

Título del trabajo: “S.O.S peligro sobre ruedas: “El Cuatriciclo”. Su regulación en Argentina. Consecuencias prácticas y jurídicas para evitar la siniestralidad”.

Tema (Pilar del Plan Mundial):

Autor/a: Mariela Beatríz Volando y Valeria Roxana Mena.

Empresa / Institución: Dirección General de Administración de Infracciones – Ministerio de Justicia y Seguridad – Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Cargo: Agentes Fiscales

Dirección: Dirección General de Administración de Infracciones

Email: marievolando@yahoo.com.ar y vrmena@yahoo.com.ar

Teléfono: +54-9-11-60565094 / 40260907.

RESUMEN:

La creciente ola de accidentes en las ciudades balnearias argentinas ha llamado la atención sobre la falta de regulación de una nueva modalidad de transporte, antes considerada una simple diversión: el cuatriciclo.

La Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 no contiene una definición sobre este tipo de vehículos, lo que se tradujo en su incorporación mediante Decreto N° 32/2018 ante el vacío legal existente.

En el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la Ley N° 2148 “Código de Tránsito y Transporte”, lo define como vehículo motorizado no carrozado de cuatro ruedas no alineadas, y también, lo incorpora dentro de la definición de motovehículo.



El objeto de este trabajo, es precisamente determinar el alcance de dicha definición, así como las condiciones de seguridad que debe poseer para poder circular, y las obligaciones legales que deben cumplir tanto sus conductores como sus ocupantes.

Se partirá de la comparación de las distintas reglamentaciones a nivel municipal, provincial, y nacional, y su implementación en otros países.

Finalmente, se analizarán las implicancias de su regulación en nuestro país, y su contribución para reducir los índices de accidentología.

PALABRAS CLAVE (5): CUATRICICLOS – CATEGORIAS - REQUISITOS LEGALES – REQUISITOS TECNICOS – LEGISLACIÓN NACIONAL, PROVINCIAL Y EXTRANJERA – CASOS JUDICIALES -

**S.O.S peligro sobre ruedas: “El Cuatriciclo”. Su regulación en Argentina.
Consecuencias prácticas y jurídicas para evitar la siniestralidad.**

Pensados como un elemento de diversión y hasta un nuevo juguete para los más pequeños, los cuatriciclos se convirtieron en uno de los mayores factores de riesgo en las playas argentinas durante los últimos años. La ausencia hasta hoy de una regulación específica en la materia así como la minimización del riesgo a la hora de su conducción, son algunos de los factores que contribuyeron a incrementar el índice accidentológico en nuestro país.

En efecto, en los últimos años el uso indebido de los cuatriciclos se cobró la vida de varias personas (muchos de ellos menores de edad) y múltiples heridos. Basta con leer las páginas de los principales diarios de nuestro país para tener un panorama de esta triste realidad:



“Un accidente se produjo en las playas de Pinamar donde por un descuido de los padres, un chico de seis años subió solo a un cuatriciclo, lo puso en marcha y arrancó. Ahí los padres le gritaron que se bajara, el chico dobló para volver y no vio al otro nene. Por fortuna, el chiquito de cuatro sufrió sólo heridas leves: escoriaciones, traumatismos y una herida cortante en el malar. Estuvo internado en observación hasta el sábado y ya fue dado de alta”¹ (Diario Clarin 29-1-2011)

“Un joven de 30 años falleció en Pinamar por las graves heridas en el pecho y en la cabeza que sufrió al caer de un cuatriciclo, vehículo que conducía sin utilizar ningún tipo de protección ni elemento de seguridad. El joven habría decidido saltar un médano. Lo hizo, pero el cuatriciclo cayó mal, con una de las ruedas delanteras, y fue ahí cuando sufrió ese golpe tan fuerte, que lo dejó tirado sobre la arena”² (Diario Clarin 11-12-2017)

“Una nena de 11 años permanece internada en estado crítico y con asistencia respiratoria, tras caerse de un cuatriciclo en la ciudad balnearia de Villa Gesell, donde estaba de vacaciones junto a su familia. La menor circulaba en un cuatriciclo perteneciente a la familia. Su padrastro habría perdido el control del vehículo, lo que provocó la caída de la nena. Este es el segundo accidente grave en la temporada, que se suma al ocurrido el 29 de enero en Pinamar, cuando un nene de 10 años murió al volcar el cuatriciclo en el que circulaba junto a su primo”³ (Diario Clarin 18-02-2014)

1 https://www.clarin.com/sociedad/Descontrol-cuatriciclos-nene-anos-atropello_0_ByoUEmDTvml.html

2 https://www.clarin.com/sociedad/iba-cuatriciclo-fallo-saltar-medano-murio-acto_0_ry9paEhZf.html

3 https://www.clarin.com/sociedad/nena-anos-cayo-cuatriciclo-coma_0_S1IN7Y1jwQx.html



*“Un chico de 18 años murió en la tarde del domingo, en la víspera del Año Nuevo, al volcar el cuatriciclo que manejaba en Monte Hermoso. Lo acompañaba su novia de 19 años, que sufrió graves heridas”.*⁴ (Diario Clarín 1-1-2018)

*“Un chico de cinco años, que conducía uno de uno de los cuatriciclos modelo “kids” fue atropellado por una camioneta Amarok justo en una bajada de playa del Partido de la Costa. Sufrió una fractura de fémur. Fue en la localidad de Nueva Atlantis, pegada a Mar de Ajó.*⁵ (Diario Clarín 08-01-2018)

*“Un niño de siete años oriundo de Bariloche fue embestido por otro de 23, proveniente de Quilmes. Murió en el acto producto de severas lesiones físicas. Sucedió en una zona de médanos del Partido de la Costa. Según fuentes oficiales, el menor estaba a bordo de un cuatriciclo detenido sobre un médano y fue atropellado por otro vehículo de mayor envergadura. Otra tragedia por la desidia y la irresponsabilidad”*⁶ (Diario Clarín 23-01-2018)

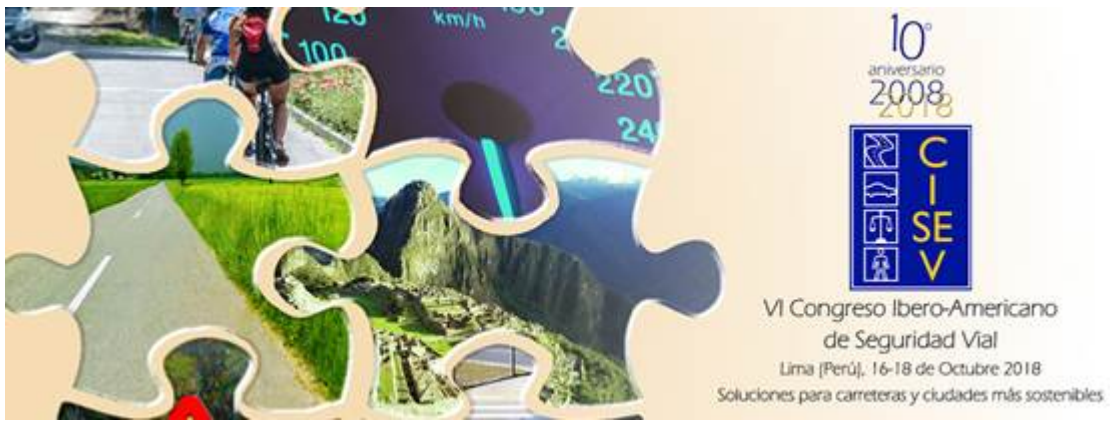
La protesta no tardó en hacerse sentir. Es por ello que se dictó el Decreto N° 32/2018 que incorporó a los cuatriciclos en el catálogo de “Definiciones” considerándolo como un vehículo automotor. Asimismo, fijó los requisitos para el trámite de su licencia y las condiciones de seguridad del mismo.

Comenzaremos, entonces, por definir qué son los cuatriciclos, cómo están equipados y cuáles son sus principales falencias.

4 https://www.clarin.com/sociedad/historia-chico-murio-volcar-cuatriciclo_0_r1BTMrdmf.html

5 https://www.clarin.com/sociedad/nene-anos-manejaba-cuatriciclo-termino-fracturado_0_Hy17KxW4M.html

6 <https://www.infobae.com/autos/2018/01/23/los-cambios-por-decreto-que-buscan-regular-el-transito-de-los-cuatriciclos/>



¿Que son los cuatriciclos?

Se entienden por tales a los vehículos automotores de CUATRO (4) ruedas cuya potencia sea igual o inferior a 15 kw y cuyo peso sea de 400 kg sin superar los 550 kg. Se incluye dentro de la calificación a los cuatriciclos livianos, es decir, aquéllos que desarrollen velocidades inferiores o iguales a 50 Km/h, con una cilindrada inferior o igual a 50 c.c con una potencia máxima inferior o igual a 4 kw y que no superen los 350 kg.

¿Con qué equipamiento cuentan?

Debemos diferenciar entre los requisitos técnicos y los legales, a saber:

1) Requisitos técnicos: manubrio y asiento tipo monociclo o tándem, tracción en dos (2) o en cuatro (4) ruedas, cascos normalizados con visera o, en su defecto, con anteojos. Si estos vehículos poseen cabinas no requerirán ni cascos ni anteojos.

2) Requisitos legales: guardan relación directa con la documentación que deben portar, entre ellos: tener una licencia habilitante de acuerdo a la categoría que corresponda, seguro obligatorio, estar patentados, practicar la VTV.



¿Cuales son sus falencias?

Por su estructura, estos vehículos tienen el centro de gravedad muy elevado y reducidos anchos de tracha. Eso los hace inseguros en su estabilidad, especialmente cuando se ejecutan maniobras bruscas.⁷

La mayoría de los modelos tienen un palier fijo y son de tracción trasera, por lo que no están preparados para circular por el asfalto. Se ha observado, en este sentido, que pierden estabilidad fácilmente al realizar maniobras de giro. Al tener los modelos más comercializados motores con cilindradas de 200 cc o mayores, pueden desarrollar velocidades superiores a los 100 kilómetros por hora.⁸

Dentro de los riesgos más habituales se encuentran: 1) los vuelcos, aun en maniobras de baja velocidad y sobre superficies blandas como la arena, suelen generar lesiones por la violencia del peso del propio cuatriciclo; 2) el exceso de carga: hay que tener en cuenta que ante la posibilidad de un vuelco o una caída, el propio cuatriciclo puede golpear a los ocupantes y provocarles lesiones de magnitud. Además, produce alteraciones al frenar y se vuelve más inestable.⁹

Reseña normativa

Antes de adentrarnos en el análisis del Decreto N° 32/2018 conviene efectuar un repaso de las principales normas existentes en nuestro país sobre esta materia.

En efecto, considerando que las potestades en materia de regulación del tránsito son predominantemente locales, nos encontramos con un amplio sistema de dispersión normativa que dificulta su regulación ya que por el grado de

7 <http://www.controldetransito.com.ar/2017/01/cuatriciclos-con-normativa-poco-clara.html>

8 Diario El Litoral 14-01-2016 https://www.ellitoral.com/index.php/id_um/124961-los-cuatriciclos-no-son-vehiculos-aptos-para-circular-por-la-via-publica

9 Prensa de La Pcia de Mendoza 13-01-2017 <http://www.prensa.mendoza.gov.ar/cuatriciclos-advertencias-y-recomendaciones-de-uso>



descentralización existente en nuestro país, dicha facultad está en cabeza incluso de las municipalidades de los distintos partidos de la costa argentina.

a) Pinamar

La **Ordenanza N° 4794/2016** del Honorable Consejo Deliberante prohíbe la circulación de todo tipo de vehículos impulsados a motor en los sectores de Playa, las 24 horas del día y durante todo el año. Quedan exceptuados de esta prohibición los vehículos autorizados por el Departamento Ejecutivo, quien a su vez, establece los parámetros de circulación y estacionamiento en los sectores de Playa y el Frente Marítimo que considere oportuno y conveniente por razones de interés público.

En *Cariló*, desde el parador divisadero y por 500 metros para el lado de Villa Gesell se permite bajar a la playa con cuatriciclos. Lo mismo ocurre en *Valeria del Mar* desde la calle Corbeta Halcon hasta el balneario Hemingway y en La Frontera, unos 2.500 metros hacia el lado del Partido de la Costa. En esos sectores hay un vallado un metro por detrás de la casilla del guardavidas, para que estén lejos del mar. Y otro al pie del médano, con la intención de que los vehículos no se vayan para el otro lado. La norma no dice nada sobre las playas en áreas rurales como las que se encuentran pasando los paradores de La Frontera y hasta el barrio cerrado Costa Esmeralda.

En zonas urbanas está permitido manejar cuatriciclos. Se deben cumplir los requisitos que exige la ley nacional. Es decir, que el vehículo esté patentado, cuente con luces de giro, espejos retrovisores, tablero de instrumentos, entre otras cosas¹⁰

b) Villa Gesse!

Funcionan dos sitios habilitados para el uso de cuatriciclos: uno es de La Alameda 312 hacia Cariló, una franja de ocho kilómetros que está custodiado por ocho

10 Diario Clarin 23-1-2018 https://www.clarin.com/sociedad/regulan-uso-cuatriciclos-balnearios-costa_0_rkhlyUSrf.html



o diez inspectores que patrullan la zona. Para entrar a la zona hay un solo ingreso donde se controla a quienes manejan los vehículos.

La otra zona permitida es por la calle 47 en Mar Azul (la otra punta) hacia Mar Chiquita, un terreno de más de 50 kilómetros de playas y dunas vírgenes donde es casi imposible controlar. La documentación que solicitan en el partido de Villa Gesell para utilizar cuatris es el registro de motos, que debe indicar la cantidad de cilindradas que está habilitado para las diferentes categorías y peso de los cuatriciclos. Deberán tener seguros contra terceros y en los controles se pedirá también que el que maneje sea el dueño



c) Mar del Plata

No está permitida la circulación en cuatriciclos, por lo que en caso de ser detectado alguno, se secuestra. Se aplica la Ley Nacional de Tránsito N° 24449



c) Monte Hermoso

Los cuatriciclos solo pueden circular por la playa, fuera del sector de unos 6 kilómetros reservado a los bañistas. Son dos zonas señalizadas, al este y oeste del área céntrica, donde sus conductores, como en las calles del balneario, deben llevar casco, seguro y carnet de conductor. También respetar los límites de velocidad y número de acompañantes contemplados por la ley de Tránsito. En La Hoya, un área de dunas a unos 5 kilómetros al oeste confluyen a diario decenas de cuatriciclistas aficionados y excursiones que realizan travesías por un sector de libre albedrío.

Leyes Provinciales Argentinas

Por su parte, las *leyes provinciales* en su gran mayoría adhirieron a la Ley Nacional de Tránsito, a excepción de la de *Córdoba* que se rige por su ley provincial, la N° 8560. En su artículo 5° contempla dentro de las definiciones la de “**Cuadriciclo a motor**” al que define como vehículo de cuatro (4) ruedas con motor a tracción propia, y que no es un automóvil.¹¹

A su turno, la Ley 2942 de *Río Negro*, contempla dentro de las definiciones del art. 5° la de “**cuatriciclomotor**” entendido como vehículo de cuatro ruedas, de tracción simple o doble, de cincuenta o más centímetros cúbicos de cilindrada.

Recientemente la *Provincia de Buenos Aires*, modificó varios artículos de su ley de tránsito (Ley 13927) mediante la Ley 15002¹² a fin de incorporar a los cuatriciclos. Es así que en su artículo 48 considera falta grave la falta de casco reglamentario debidamente homologado para los cuatriciclos livianos y cuatriciclos por parte de sus ocupantes. A su turno, el art. 48 bis define dos (2) clases de cuatriciclos: a) livianos:

11

<http://web2.cba.gov.ar/web/leyes.nsf/483754e228b7388903257bfd004c085c/e3a9034bb531ddb503257bfe006257ce?OpenDocument>

12 <http://www.gob.gba.gov.ar/legislacion/legislacion/l-15002.html>



vehículo automotor de 4 ruedas cuya masa en vacío sea inferior o igual a 350 Kg, con manubrio, asiento del tipo tándem, que pueda desarrollar una velocidad inferior o igual a 50 KM/H y una cilindrada inferior o igual a 50cc para motores de combustión interna, cuya circulación se encuentra restringida en autopistas, semiautopistas, autovías, rutas provinciales y vía pública en general, quedando habilitados para circular solo por los Corredores de Circulación Segura habilitados conforme la presente ley; b) cuatriciclo: vehículo automotor de CUATRO (4) ruedas cuya masa en vacío sea inferior o igual a 400 Kg., con manubrio, asiento del tipo tándem, cuya circulación se encuentra restringida en autopistas, semiautopistas, autovías, rutas provinciales y vía pública en general, quedando habilitados para circular solo por los Corredores de Circulación Segura habilitados conforme la presente ley.

Asimismo, fija los lugares por donde están legalmente autorizados a circular, entre ellos: 1) corredores de circulación segura: vías de circulación por las que transitarán y circularán ...cuatriciclos livianos, cuatriciclos y otros vehículos habilitados, para acceder a las Zonas de Circulación Segura y/o Predios de Circulación Segura, que por las características del suelo, determine y habilite la autoridad municipal, previendo la debida señalización de ingresos y egresos, sentidos de circulación obligatoria, características del corredor, extensión de la vía, velocidades, vehículos habilitados a circular, idoneidad requerida y demás condiciones de circulación conforme a las características propias del territorio y en beneficio de la seguridad vial, los que una vez habilitados serán informados a la Autoridad de Aplicación de la presente ley. 2) Zona de Circulación Segura: ámbito seguro para el tránsito y circulación de cuatriciclos livianos, cuatriciclos y otros vehículos habilitados entre los corredores de uso seguro y los predios de uso seguro, que por las características del suelo determine y habilite la autoridad municipal, tendiendo a preservar el ordenamiento del tránsito y/o la circulación segura, previendo, como mínimo, la debida señalización de ingresos y egresos a la misma, sentido de circulación obligatoria, delimitación de áreas perimetrales, características de la zona, extensión de la zona, velocidades, vehículos a circular, idoneidad requerida y demás condiciones de circulación conforme a las características propias del territorio y en beneficio de la seguridad vial, las que una vez habilitadas serán informadas a la



Autoridad de Aplicación de la presente ley y c) Predio de Uso Seguro: área segura para el uso de cuatriciclos livianos, cuatriciclos y otros vehículos habilitados, que por las características del suelo, determine y habilite la autoridad municipal, en los que los municipios pueden disponer por vía de excepción, exigencias distintas a las de esta ley y su reglamentación, o normas complementarias, cuando así lo requieran de manera fundada específicas circunstancias locales, destinados especialmente a la educación vial, capacitación y/o esparcimiento, pudiendo ser predios públicos o privados.

Además de contar con casco certificado conforme a la normativa vigente, el art. 48 ter estipula que deben cumplir con los siguientes recaudos:

a) Faros delanteros: de luz blanca o amarilla en no más de dos pares, con alta y baja, ésta de proyección asimétrica;

b) Luces de posición: que indican junto con las anteriores, dimensión y sentido de marcha desde los puntos de observación reglamentados:

1. Delanteras de color blanco o amarillo;

2. Traseras de color rojo;

3. Laterales de color amarillo a cada costado, en los cuales por su largo las exija la reglamentación;

4. Indicadores diferenciales de color blanco, en los vehículos en los cuales por su ancho los exija la reglamentación;

c) Luces de giro: intermitentes de color amarillo, delante y atrás. En los vehículos que indique la reglamentación llevarán otras a los costados;

d) Luces de freno traseras: de color rojo, encenderán al accionarse el mando de frenos antes de actuar éste;

e) Luz para la patente trasera;



- f) Luz de retroceso blanca;
- g) Fusibles interruptores automáticos;
- h) Bocina;
- i) Espejos retrovisores;
- j) Paragolpes;
- k) Equipamiento silenciador de escape y ruidos de acuerdo al motor y cilindrada;
- l) Dispositivo de corte de energía;
- m) Guardabarros en todas las ruedas instalados en las partes superiores de las mismas;
- n) Placas de identificación de dominio visibles, cuando, de acuerdo a la normativa nacional, su uso sea obligatorio.

Asimismo, el acompañante deberá ir en la parte trasera del vehículo, en la medida que la capacidad para la cual fue construido lo permita. En ningún caso, cualquiera fuere la cilindrada del vehículo, se podrá transportar más personas que las permitidas por el fabricante o constructor para el tipo de vehículo del que se trate. La carga máxima habilitada a transportar será determinada por la reglamentación.

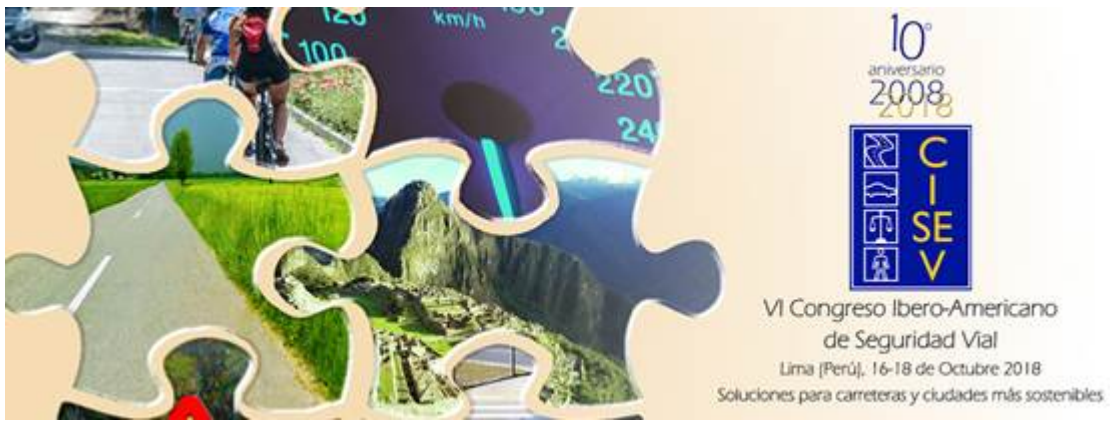
Si no tienen parabrisas, su conductor, deberá usar anteojos además del casco reglamentario.

Deben contar con seguro que cubra eventuales daños causados a terceros, transportados o no, en las mismas condiciones que rigen para los automotores.

Queda prohibido a los conductores la utilización de auriculares y/o sistemas de telefonía móvil.

Por otra parte, el art. 48 quater prohíbe a el suministro de combustible a los cuatriciclos, cuando su conductor y acompañante no lleven el casco reglamentario.

Finalmente, el art 48 quinquies, considera falta grave, las siguientes:



- a) La conducción por lugares no habilitados al efecto;
- b) La conducción sin que alguno de sus ocupantes utilice correctamente colocado y sujetado el casco reglamentario homologado;
- c) La conducción transportando personas en una ubicación no apta a esos efectos;
- d) La conducción por personas que no se encuentren habilitadas para ello;
- e) La participación, en la vía pública y/o en zonas no habilitadas por autoridad competente, de competencias no autorizadas de destreza o velocidad
- f) La conducción sin el seguro obligatorio vigente.
- g) La conducción utilizando auriculares y/o sistemas de telefonía móvil.
- h) El suministro de combustible a ciclomotores, motocicletas, triciclos motorizados, cuatriciclos livianos y cuatriciclos, cuando su conductor y/o acompañante no lleven consigo el casco reglamentario.

En el caso del inciso e) también procede el arresto conforme el procedimiento establecido en la legislación nacional aplicable a la materia.”

Su par local, es decir, la *Ley 2148 “Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires”* sólo se limita a definir al cuatriciclo motorizado como vehículo motorizado no carrozado de cuatro ruedas no alineadas.

Cabría preguntarse si ponderando las modificaciones instrumentadas en la Ley Nacional mediante el Decreto 32/2018, la Ciudad las receptorá en su normativa local o no, máxime teniendo en cuenta que su uso no es habitual en la Ciudad y además, que no pueden circular en la vía pública; excepto para los que presten servicios de seguridad y/o urgencias.

Lo cierto es que para aplicar la reglamentación de la Ley Federal de tránsito se requerirá que las provincias adhieran, o en su caso, que modifiquen sus respectivas



legislaciones para imitar la norma nacional, ya que las leyes de tránsito son jurisdicción provincial y no está delegada en la Nación.

Su incorporación al ámbito nacional: el Decreto 32/2018

El Gobierno reglamentó el uso de cuatriciclos, a través del Decreto N° 32/2018, ya que regía desde 1995 una norma –Decreto 779- que nunca fue actualizada, lo que generó un vacío legal para este tipo de vehículos.

Hasta hoy, eran considerados un elemento de diversión. Sin embargo, a partir del decreto 32/2018, los cuatriciclos son considerados "vehículo automotor", lo que obliga a acatar las normas generales. Por lo tanto, quienes sean conductores deberán cumplir con ciertos requisitos para circular:

1) Tener una licencia habilitante con la categoría que corresponda. El Decreto establece tres (3) clases de licencias para conducir cuatriciclos:

Clase A.2: para cuatriciclos sin cabina (no cabinados) de hasta 150 c.c de cilindrada o de hasta 11 kW de potencia máxima continua nominal si se trata de motorización eléctrica;

Clase A.6: para cuatriciclos de cualquier cilindrada superior a 150c.c. si se trata de motorización a combustión o de cualquier potencia superior a 11kw si se trata de motorización eléctrica, utilizados para el transporte de cualquier actividad comercial e industrial;

Clase B.1: es la licencia que se otorga a los automóviles, utilitarios, camionetas, casas rodantes motorizadas, y a los cuatriciclos provistos con cabina hasta 3.500 kg de peso total y con cualquier tipo de motorización.



En cuanto a las *características técnicas* se encuentran clasificados en cuatro (4) categorías:

L6(a) Cuatriciclo liviano derivado de las motocicletas, pero con cuatro (4) ruedas – poseen las mismas técnicas de manejo y posición del conductor que las motocicletas-. Con manubrio y asiento del tipo utilizado en las motocicletas. Pueden tener tracción en dos (2) o cuatro (4) ruedas.

L6(b) Cuatriciclo liviano, provisto con cabina, para el transporte de personas.

L7(a) Cuatriciclo, con una masa en vacío inferior o igual a 400kg sin incluir la masa de las baterías para los vehículos eléctricos.

L7(b) Cuatriciclo de carga o para el transporte de personas, provisto con cabina, cuya masa en vacío sea inferior o igual a 400 kg con la posibilidad de que, si se trata de vehículos destinados al transporte de mercancías, alcance sin superar los 550 kg. Pueden tener tracción en dos (2) o cuatro (4) ruedas.

2) Se deberá portar la cédula de identificación del automotor, cuya tenencia legítima será suficiente para acreditar el uso legal del vehículo para cualquier conductor.

3) Se incorpora la posesión del comprobante de seguro obligatorio, con vigencia anual salvo excepciones reglamentarias, no siendo exigible la portación del recibo de pago de la prima del seguro.

Por estos días, no es obligación el patentamiento de un cuatriciclo. De hecho, muchos circulan con los papeles de venta por parte de concesionario, sólo para probar que no es robado. Sin embargo, la obligatoriedad de un seguro motivará pasar por un registro ya que las compañías de seguro no expiden pólizas si el vehículo no tiene un dominio.

4) Como todo vehículo automotor, deberán llevar colocada la placa identificatoria de dominio, sin excepción alguna, en el lugar indicado para ello y con las características



que disponga la Dirección Nacional de los Registros Nacionales de la Propiedad Automotor y de Créditos Prendarios.

5) La norma exceptúa de la posesión de matafuego y balizas portátiles normalizadas a los ciclomotores, motocicletas, triciclos y cuatriciclos, en todos los casos no cabinados. Por lo que se entiende que se exige para los cuatriciclos cabinados, pero no se indica cuales son las características a las que deben ajustarse ésta categoría de vehículos.

6) A los ocupantes de los cuatriciclos -inclusive livianos-, se les exige llevar puestos cascos normalizados con visera o, en su defecto, con anteojos. Si estos vehículos poseen cabinas no requerirán ni cascos ni anteojos.

En cuanto a las *restricciones*, se prohíbe que éstos vehículos -inclusive los livianos- no cabinados, circulen asidos a otros vehículos o enfilados inmediatamente tras otros automotores; circular sin casco cuando transiten por zonas de circulación segura, excepto que los vehículos posean cabinas o jaulas anti vuelco; y la circulación por autopistas, semiautopistas, autovías o rutas de los cuatriciclos con categorías: L6(b) y L7(b).

Se prevé el arresto como penalidad en el caso de participación u organización en la vía pública de competencias no autorizadas de destreza o velocidad con automotores, quedando comprendidos entre ellos, los cuatrociclos, cuatriciclos livianos provistos o no con cabinas (art. 86).

Sólo podrán circular en aquellas áreas de terrenos públicos delimitadas y autorizadas especialmente por Autoridad competente los vehículos de categorías L6(a), L6G(b), L7(a) y L7G(b), conforme los criterios mínimos de seguridad vial que establezca la Agencia Nacional de Seguridad Vial.






En el siguiente cuadro se sintetizan las características de los distintos tipos de cuatrociclos, a saber:



VI Congreso Ibero-Americano
de Seguridad Vial

Lima (Perú), 16-18 de Octubre 2018

Soluciones para carreteras y ciudades más sostenibles

Vehículos automotores			
Categoría	Denominación	Características generales	Esquema típico del vehículo
L6(a)	Cuatriciclo liviano	Derivado de las motocicletas, pero con CUATRO (4) ruedas (poseen las mismas técnicas de manejo y posición del conductor que las motocicletas). Con manubrio y asiento del tipo utilizado en las motocicletas. Pueden tener tracción en DOS (2) o CUATRO (4) ruedas.	
L6(b)	Cuatriciclo liviano, provisto con cabina, para el transporte de personas.		
L7(a)	Cuatriciclo	Con una masa en vacío sea inferior o igual a CUATROCIENTOS KILOGRAMOS (400 kg) sin incluir la masa de las baterías para los vehículos eléctricos.	
L7(b)	Cuatriciclo de carga, provisto con cabina.	Con una masa en vacío de hasta QUINIENTOS KILOGRAMOS (550 kg), en caso de vehículos destinados al transporte de mercancías. Pueden tener tracción en DOS (2) o CUATRO (4) ruedas.	
L7(b)	Cuatriciclo provisto con cabina, para el transporte de personas.		



Legislación extranjera

ESPAÑA

El **CÓDIGO DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL** (§ 1 Texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial) en su **ANEXO I** los define en su art. 9. C) como “Vehículos de cuatro ruedas, cuya masa en vacío sea inferior o igual a 350 kilogramos no incluida la masa de baterías para los vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción sea inferior o igual a 45 km/h, y cuya cilindrada del motor sea inferior o igual a 50 cm³ para los motores de encendido por chispa (positiva), o cuya potencia máxima neta sea inferior o igual a 4 kW para los demás motores de combustión interna, o cuya potencia continua nominal máxima sea inferior o igual a 4 kW para los motores eléctrica”

Por su parte, el **Real Decreto 1428/2003**¹³, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el **Reglamento General de Circulación** para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, fija las límites de velocidad para dichos vehículos:

Artículo 48. Velocidades máximas en vías fuera de poblado

4.º En cualquier tipo de vía donde esté permitida su circulación: vehículos de tres ruedas

y cuadríciclos, 70 kilómetros por hora.

e) Para ciclos, ciclomotores de dos y tres ruedas y cuadríciclos ligeros: 45 kilómetros por

hora.

¹³ Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo Ministerio de la Presidencia «BOE» núm. 306, de 23 de diciembre de 2003 Última modificación: 18 de julio de 2015 Referencia: BOE-A-2003-23514



Artículo 118. Cascos y otros elementos de protección.

1. Los conductores y pasajeros de motocicletas o motocicletas con sidecar, de vehículos de tres ruedas y cuadríciclos, de ciclomotores y de vehículos especiales tipo «quad», deberán utilizar adecuadamente cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen tanto en vías urbanas como en interurbanas. Cuando las motocicletas, los vehículos de tres ruedas o los cuadríciclos y los ciclomotores cuenten con estructuras de autoprotección y estén dotados de cinturones de seguridad y así conste en la correspondiente tarjeta de inspección técnica o en el certificado de características de ciclomotor, sus conductores y viajeros quedarán exentos de utilizar el casco de protección, viniendo obligados a usar el referido cinturón de seguridad cuando circulen tanto en vías urbanas como interurbanas

§ 29 Inspección técnica de vehículos Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre¹⁴

Artículo 6. Fecha y frecuencia de las inspecciones técnicas periódicas.

1. La inspección técnica periódica de los vehículos deberá efectuarse con la siguiente frecuencia:

Resto L: Vehículos de motor de dos o tres ruedas, gemelas o no, y cuadríciclos, destinados a circular por carretera, así como sus componentes o unidades técnicas. Hasta 4 años: Exento. De más de 4 años: Bienal.

Vehículos de motor de 2 o 3 ruedas y cuadríciclos

14 «BOE» núm. 271, de 8 de noviembre de 2017 Última modificación: sin modificaciones Referencia: BOE-A-2017-12841



En el año 1997 se agrupó en una única norma todo lo referente a homologación de vehículos de motor de dos o tres ruedas y cuadriciclos, destinados a circular por carretera, así como a sus componentes o unidades técnicas. La Directiva 97/24/CE subdivide sus campos de aplicación entre:

Cuadriciclos ligeros: Cuadriciclos cuya masa en vacío sea inferior o igual a 350 kg., no incluida la masa de las baterías para los vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción sea inferior o igual a 45 km/h, de cilindrada inferior o igual a 50 cm³ (motores de encendido por chispa positiva) o potencia máxima inferior o igual a 4 kW (demás motores de combustión interna o motores eléctricos).

Cuadriciclos pesados: Cuadriciclos cuya masa en vacío sea inferior o igual a 400 kg. (550 kg. para vehículos destinados al transporte de mercancías), no incluida la masa de las baterías para los vehículos eléctricos, y potencia máxima inferior o igual a 15 kW.

Casos jurisprudenciales

En la mayoría de los casos donde el cuatriciclo fue protagonista fue sin dudas las acciones de daños y perjuicios. No se conocen muchos fallos judiciales relacionados con este tipo de vehículos. Sin embargo, se han obtenido algunos pronunciamientos a nivel de los Juzgados de Primera Instancia y Cámaras de Apelación Provinciales.

Causa n° 86.169 : "C., A. y otra C/ Municipalidad de Pinamar y/o Prop y/o Prop y/o Guardián y/u otra s/ Indem de Ds y Ps", Cámara de Apelación en lo Civil y Comercial de este Departamento Judicial de Dolores, 21 de mayo de 2008¹⁵

15 **Hechos:** el día 13 de octubre de 2001, en horas de la tarde en circunstancias en que el menor E. J. M. conducía un cuatriciclo Yamaha Blaster de doscientos cm³ de cilindrada, llevando como acompañante a la menor A. S.



Se debatió la responsabilidad que la comuna y la firma codemandada tuvieron en el evento dañoso, atento la omisión de advertir sobre la peligrosidad que existiría en el paseo denominado “La Frontera” -que incluso se promocionaba- y, por otro lado, por no vigilar que se taponara o modificara la caída abrupta de las paredes del médano.

Sentencia: Para que se concrete la responsabilidad del Estado, se exige: a) imputabilidad del acto o hecho administrativo a un órgano del Estado en ejercicio u ocasión de sus funciones, b) falta de servicio por cumplir de manera irregular los deberes y obligaciones impuestos por la Constitución, la ley o el reglamento; c) la existencia de un daño cierto; d) la conexión causal entre el hecho o acto administrativo y el daño ocasionado al particular. En este aspecto, tratándose de una omisión, la ausencia de actividad debe producir un daño que sea consecuencia directa de la misma. El Estado resultará entonces civilmente responsable siempre que se acredite una relación causal adecuada entre el incumplimiento de su obligación y el daño producido, es decir cuando el damnificado demuestre la existencia de un obrar u omisión de un deber a cargo del Estado, a consecuencia de lo cual hubiese sufrido un perjuicio.

Pero no debe olvidarse tampoco que, como también ha puntualizado la Corte Suprema, el ejercicio del poder de policía de seguridad que corresponde al Estado no resulta suficiente para atribuirle responsabilidad en un evento en el cual ninguno de sus órganos o dependencias tuvo parte (conf. Fallos 315: 1480; 319: 2523; 323:305). Es que, "cualquiera otra solución llevaría al absurdo de pretender que el poder de policía es una herramienta legal en virtud de la cual se puede demandar al Estado por los daños que ocasionan los particulares que incumplen aquellas normas básicas tendientes a preservar la seguridad común" (Fallos 319: 2523, consid. 7º in fine).

Por lo tanto, considera que en el caso no se configuran los extremos descriptos preliminarmente para viabilizar la pretensión resarcitoria contra el Estado.

C., de dieciséis años de edad, por un sector de dunas de la playa de Pinamar, al llegar a una hondonada de unos cuatro metros de profundidad la menor acompañante fue despedida cayendo en la misma. A raíz de la caída sufrió contusiones diversas, con fracturas de vértebras dorsal y lumbar, con roturas de zona hepática y esplénica, con shock hipovolémico que le ocasionaron la muerte.



En efecto, si bien el art. 27 de la Ley Orgánica de las Municipalidades determina que corresponde a la función deliberativa municipal reglamentar -entre otras- las condiciones de seguridad y salubridad que deben reunir los sitios públicos, los lugares de acceso público y los baldíos (inc. 8º); y por el art. 108 incs. 4º y 5º, se le acuerdan al Departamento Ejecutivo atribuciones para "expedir órdenes para practicar inspecciones" y "adoptar medidas preventivas para evitar incumplimientos a las ordenanzas de orden público", que conlleva –en principio- la obligación de procurar el bienestar de los ciudadanos en el ámbito del municipio; no puede seguirse de ello que también deba afrontar las irresponsabilidades en que incurran las personas que utilizan los espacios públicos, al menos siempre y en todos los casos (art. 1.113 del Cód. Civ.).

En el sub examine, la impericia con el que obró el conductor del cuatriciclo lo hacen enteramente responsable de las consecuencias dañosas que se juzgan, por sobre las omisiones que se endilgan tanto al municipio como a la firma codemandada.

Adviértase que el lugar donde sucedió el hecho es de dificultoso acceso conforme lo evidencian las constancias existentes en la causa penal.

De tal forma, en mi criterio, aún en el supuesto de conducirse un vehículo no apto para trasladar a dos personas, de todos modos si quien lo guiaba hubiera obrado con el suficiente cuidado y previsión, el accidente no se habría producido (art. 512 del Cód. Civ.) Es que quien se halla al comando de un vehículo de las características que fuere, debe siempre y en todo momento tener el control efectivo del mismo. Sabido es que, el conductor debe circular siempre a una velocidad tal que, teniendo en cuenta su salud, el estado del vehículo y su carga, la visibilidad existente, las condiciones de la vía y el tiempo y densidad del tránsito, tenga siempre el total dominio de su vehículo y no entorpezca la circulación. De no ser así, deberá abandonar la vía o detener la marcha (art. 76 de la ley 11.430 y 512 del cód. cit; esta Cámara causa 86.098, "Wiotés").

En este sentido cabe señalar que si bien el Estado tiene el deber de velar por la seguridad de los ciudadanos, dicha obligación cede cuando las personas se exponen voluntariamente a situaciones de riesgo que ponen en peligro su integridad física. Así,



se advierte en el sub examine que la conducta del conductor del cuatriciclo que se introdujo en una zona peligrosa y no advirtió la presencia de la hondonada cuando esta es visible a simple vista -para aquel que obra con cuidado y previsión-, fue el hecho generador del daño cuya reparación se persigue.

Cabe concluir, en consecuencia, que no se ha configurado falta de servicio capaz de comprometer la responsabilidad del municipio demandado en los términos propuestos por el recurrente (arts. 1074, 1112, 1113, 512, 901/906 y cctes. del Cód. Civ.; 375, 384, 242, 260 y 266 del CPCC).

Por la misma razón, debe exonerarse a la firma codemandada, por cuanto la intervención de un tercero por el cual no debe responder ha provocado la ruptura del nexo causal entre la omisión que se le imputa y el daño acaecido (arts. 1.074 y 1.113 del Cód. Civ.). Razón por la cual estimo que corresponde desestimar igualmente la demanda en cuanto persigue condenar la codemandada Pinamar SA.

En los autos **“Suzarte, Ángela vs. Bobadilla, Alejandro y otro s. Daños y perjuicios”**¹⁶ se atribuyó a ambos conductores el 50 % de culpabilidad en la producción del accidente de tránsito protagonizado; a la menor que conducía el cuatriciclo, sin carnet habilitante, por haber circulado por una ruta no estando habilitada para hacerlo e intentar realizar una maniobra prohibida -girar sobre su eje hacia la izquierda-, y al conductor del vehículo por circular a una velocidad imprudente

Por su parte en autos **"Fernández Héctor y Otros C/ FICK, Luis Ramón y Otros - ordinario s/ Sentencias (Expte. N° 1994)"** ¹⁷ (Sala II en lo Civil y Comercial de la Excm. Cámara de Apelaciones de Concordia 8/9/2015)

16 Suzarte, Ángela vs. Bobadilla, Alejandro y otro s. Daños y perjuicios /// Cuarta Cámara de Apelaciones en lo Civil, Comercial, Minas, de Paz y Tributario, Mendoza, Mendoza; 07-05-2013, RC J 18613/13

17 Hechos: la colisión entre ambas unidades se produjo sobre el pavimento de la calzada de la Ruta Provincial N° 2 a la altura de su intersección con una calle de ripio que es uno de los accesos al camping de la ciudad de Santa Ana, cuando el automotor se desplazaba en dirección norte y el



Se cuestiona la evaluación que ha efectuado la sentenciante de ciertos aspectos del hecho ilícito que motiva el pleito y de la conducta observada por los conductores de los rodados que protagonizaron la colisión.

En la sentencia se señaló que no goza de prioridad de paso en los términos del art. 41 de la ley 24.449, pues la circunstancia de transitar por una vía de tierra que desemboca en una pavimentada enerva dicho beneficio, según lo dispuesto por el inc. g) 1. del referido precepto.

Empero, tal alternativa no implica el desplazamiento de la prioridad al otro vehículo involucrado en la colisión, que tampoco se encuentra incurso en algunos de los supuestos previstos en la citada norma que lo haga acreedor de preferencia de paso alguna.

Ante ello deviene desacertada la afirmación de la sentenciante en cuanto a que el accidente es provocado porque quien guiaba el motovehículo infringió la prioridad de paso que asistía al automovilista, por cuanto no se halla legalmente previsto que la circulación por "una vía de mayor jerarquía", que alude la magistrada, configure un supuesto que le otorgue preferencia alguna, en todo caso dicha vicisitud operará como un factor que desvanece el beneficio concedido al conductor que arriba por la derecha a la bocacalle, lo cual provoca que la disputa deba zanjarse evaluando la conducta de los protagonistas en base a los elementos probatorios obrantes en autos y a las pautas contenidas en el plexo normativo, prescindiendo de la regla relativa a la prioridad de paso

Ello es así por cuanto la preferencia de paso otorgada a quien se presenta por la derecha genera una presunción de causalidad y culpabilidad del suceso en cabeza del conductor no preferente que infringió la prioridad que le asistía al otro (art. 64 LNT), entonces mal podría trasladarse la preferencia –y la consecuente presunción de responsabilidad que ella origina para el infractor– a quien accede por izquierda, pues al no existir ninguna norma positiva que así lo disponga, tampoco puede derivarse de ello presunción legal alguna en tal sentido.

cuatriciclo hacia el oeste, como da cuenta el croquis confeccionado por los funcionarios policiales que previnieron el hecho.



Se advierte que, por un lado, el automovilista, circulaba a una elevada velocidad por un camino que, aunque se trate de una ruta provincial, no sólo es la parte final de su traza misma, lindera a una zona residencial y constituye la vía de acceso al camping municipal de la localidad de Santa Ana, a punto tal que el municipio de la misma informa que durante la época estival la velocidad máxima autorizada es de 20 km/h.

Por otro lado y más allá de la existencia, o no, de carteles que indicaran la velocidad máxima permitida, las circunstancias reseñadas le imponían a los automovilistas desarrollar una velocidad prudente y adecuada a las mismas, y, evidentemente, desplazarse en las condiciones descritas a una velocidad no inferior a 90 km/h indica que el chofer del automóvil no las tuvo en cuenta ni adoptó las precauciones necesarias para sortear con éxito los obstáculos que se le pudieran presentar, configurando una conducta imprudente desde todo punto de vista y desajustada a lo dispuesto por el art. 50 de la ley 24.449. Mientras que, por otro lado, la conductora del motovehículo, aparte de no estar habilitada para conducir y de que el rodado tenga características particulares que limitan su maniobrabilidad y el ámbito por donde puede circular, tampoco adoptó los recaudos necesarios para atravesar, indemne, la ruta sobre cuya calzada se produjo la colisión interponiéndose en la trayectoria del automóvil.

Cabe coincidir con la sentenciante en cuanto a que la conductora del motociclo con su conducta contribuyó a que se produjera la colisión, operando su culpabilidad como factor de desgravación parcial de la responsabilidad objetiva que recae sobre el automovilista, en orden a lo previsto por el art. 1113 del C. C. (arts. 1722, 1723, 1729, 1757, 1758, 1769 y ccs. del Código Civil y Comercial de la Nación). es cierto que la víctima emprendió el cruce de la ruta imprudentemente y sin cerciorarse de que podía hacerlo sin riesgos, no lo es menos que la excesiva velocidad desarrollada en la ocasión por el demandado se erige en el principal factor desencadenante del suceso, con lo cual la fractura incompleta del nexo causal configurada por el obrar culposo de aquélla.



Admite, entonces, parcialmente el recurso de apelación deducido por la actora y demandada y revoca algunos puntos de la sentencia elevando el monto de las indemnizaciones.

En los autos “**CCC de Necochea, 15/07/2014, “P. M. c/ V.”**”¹⁸, se ocasionó daños a un bañista en una playa por parte de una persona que conducía un cuatriciclo, habiéndose responsabilizado a quien alquiló ese vehículo y a la municipalidad que permitió tal actividad

Un fallo trascendente fue dictado por la **Cámara de Apelaciones en lo Civil y Comercial de Bahía Blanca**¹⁹ La Sala I de la Cámara Civil confirmó el fallo de primera instancia aunque elevó considerablemente el monto indemnizatorio, que en principio había sido fijado en 126.217 pesos más intereses.

Resolvió que no puede atribuirse impericia al menor porque saltara en los médanos, “cuando no existía regla alguna que lo impidiera y era la práctica habitual del lugar hacerlo”, ni tampoco negligencia a ninguno de los dos conductores “en un contexto caracterizado, precisamente, por la ausencia de reglas que deslinden qué estaba permitido y qué prohibido al momento de transitar por el lugar”

La Cámara confirmó la acción contra el padre del menor, como “dueño de la cosa riesgosa” (el cuatriciclo) y contra la madre que, si bien no era titular del vehículo, no cumplió con “el deber de vigilancia”, teniendo en cuenta que su hijo era menor y vivía con ellos. Consideró que los demandados son responsables porque no lograron acreditar la culpa de la víctima o de un tercero

¹⁸ LLBA 2014-1153

¹⁹ Diario La Nueva – Bahía Blanca 25/9/2017. Hechos: el 10 de diciembre de 2011 alrededor de las 18.30 hs en el sector conocido como La Hoya (usada para este fin recreacional y deportivo), cerca del barrio Las Dunas, la víctima MSL – en ese momento menor de 18 años – se movilizaba en un cuatriciclo Yamaha 350 junto con otro joven cuando ese vehículo fue embestido por uno similar, Yamaha 450, al mando de M.H.G. La demandante inició acciones contra los padres del menos por daños y perjuicios. La joven sufrió fracturas de fémur derecho y en las manos, estuvo internada 10 días, fue sometida a distintas operaciones y tuvo más de 8 meses de recuperación, además de quedar con una incapacidad del orden del 30%.



“Está claro que la colisión no se produjo por alguna desestabilización dinámica atribuible a estas inobservancias y que las lesiones de la actora se causaron al ser arrojados violentamente del vehículo por el impacto que recibieran del cuatriciclo de...(el menor) y no porque estuviera vestida con malla en lugar de llevar buzo y pantalón acolchado (...) Tener o no tener licencia de conducir nada quita ni pone en el curso causal que desencadenó el accidente. Tampoco el que estuviera mejor o peor preparado para pilotar ese tipo de rodados, si esa mayor o menor aptitud no se tradujo en una concreta maniobra causante del siniestro”

La Cámara Civil consideró "absurdo" otorgarle 15.000 pesos por daño moral, como proponía la jueza de origen, por lo que consideró "razonable" concederle 180 mil pesos, dinero que le alcance, por ejemplo, para adquirir un pequeño automóvil base usado, modelos 2013/15, como un Volkswagen Gol Trend o Renault Clío.

CONCLUSIONES

Los cuatriciclos dejaron de ser un mero instrumento de diversión para convertirse en un elemento peligroso o como lo llama la doctrina civilista “cosa riesgosa”, máxime si se deja en manos de personas menores de edad.

La ausencia de regulaciones en la materia o bien su dispersión normativa así como el elevado índice de accidentes sobre todo en las temporadas veraniegas de la costa argentina, obligó al Poder Ejecutivo Nacional a modificar la Ley 24449 y su Decreto Reglamentario N° 779/95 incorporándolo dentro de sus definiciones.

Es así que se contemplan dos (2) categorías principales: livianos y de carga tomando como parámetros su cilindrada, peso y kilowatios. Éstas, a su vez se subdividen en cabinados o no, aún cuando los primeros no son de uso habitual en nuestro país.

Si bien se estipulan las mismas exigencias legales que para los vehículos (tales como licencias, seguros y cédula de identificación del rodado), existe un vacío legal en



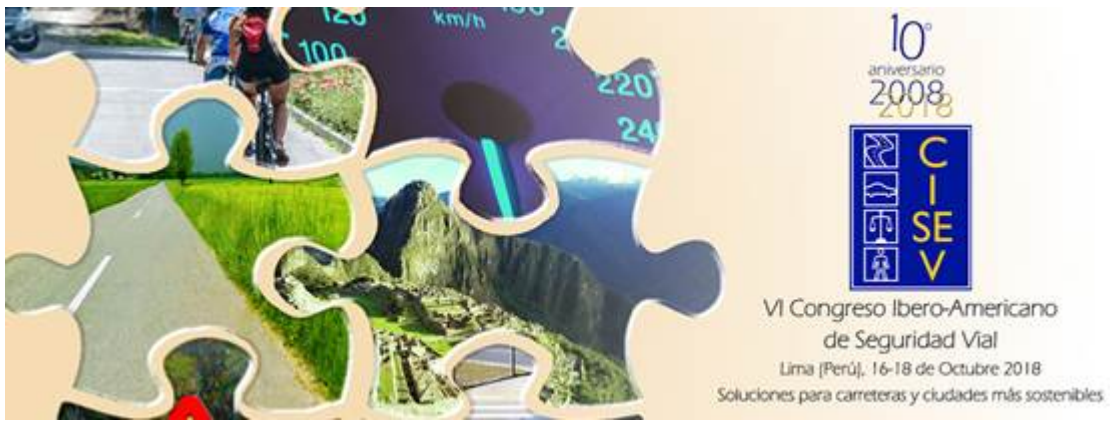
cuanto a la necesidad de contar con placas identificatorias. Ello obedece a que según el art. 1° de la Resolución 108/2003 de la Secretaría de Industria, Comercio y Minería de la República Argentina, se exceptúa de la licencia para la configuración de modelo a los vehículos ligeros de cuatro (4) ruedas con manubrio, asiento del tipo de monociclos y mecanismo de cambio de velocidades con o sin marcha atrás para el transporte de personas con o sin dispositivo de enganche para remolque, denominados cuatriciclos, debiendo contar con dicho documento para poder circular en la vía pública siempre y cuando reúnan los requisitos técnicos necesarios. (conf art. 2°).

Por lo tanto, entendemos que la normativa actual encierra ciertas contradicciones ya que si bien como principio general estos vehículos no están autorizados para circular en la vía pública, sí pueden hacerlo si cuentan con la licencia para configuración de modelo (LCM) conforme al procedimiento fijado en el Anexo de la citada Resolución.

Corolario de ello es que si no obtienen la LCM no sólo no podrán contar con las placas identificatorias de dominio sino que tampoco podrán ser asegurados ya que la mayoría de las Compañías de Seguros exigen que estén patentados.

Otras de las deficiencias que se advierten en la normativa nacional – a diferencia de su par de la Provincia de Buenos Aires – es la poca o nula regulación sobre los requisitos técnicos que deben poseer estos vehículos. En efecto, la Ley 15.002 de la Provincia de Buenos Aires estipula en su art. 48 ter la necesidad de que estén dotados de luces, bocinas, paragolpes, guardabarros, fusibles, etc; aspectos en los que la legislación nacional guarda silencio.

En otro orden de ideas y ponderando el carácter predominantemente local de las leyes de tránsito, resta saber si las diversas Municipalidades y las Provincias las incorporaran en su derecho interno sin colisionar con la norma nacional. De ahí que específicamente se establezca la potestad de que éstas adhieran a ella o bien modifiquen sus normas a fin de compatibilizarlas con aquélla.



Por otra parte, la mayoría de los casos que involucraron accidentes relativos a cuatriciclos fueron juzgados bajo el prisma de la responsabilidad concurrente de los participantes, dejando fuera la que compete al municipio y/o provincia en su carácter de autoridad de contralor del poder de policía, lo que a nuestro juicio resulta equivocado.

Aún cuando el fallo de la Cámara Civil de Bahía Blanca resulta aleccionador ya que responsabiliza a los padres por la negligencia de los hijos, lo cierto es que ello no alcanza para evitar la siniestralidad. Asimismo tampoco resulta suficiente entregar cartelería informativa, multar y secuestrar los vehículos que se manejan en infracción a la normativa vigente. Es necesario una seria campaña de concientización y educación así como la prohibición total de uso para los menores de edad. También proponemos que se delimite la zona donde estos vehículos deben circular, evitando los sectores abarcados por médanos que dificultan la visión e impiden la maniobrabilidad de los mismos.

En definitiva, se busca cumplir con los objetivos de la mayoría de las leyes de tránsito: PREVENIR no CURAR.

Dras. Mariela Volando y Valeria Mena



VI Congreso Ibero-Americano
de Seguridad Vial

Lima (Perú), 16-18 de Octubre 2018

Soluciones para carreteras y ciudades más sostenibles