

## Informe de la Investigación “Lo que nadie ve 2017”

### Parte 2: Cascos

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

#### 1. Introducción

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

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

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

#### 2. Realización

En la primera semana de julio de 2017 dos equipos de OVILAM se ubicaron en la Plaza de la República, en horas de la mañana y de la tarde, para realizar un trabajo de observación estadística en la que se registraron las novedades que surgieron del paso de 9750 automóviles y 9550 motocicletas. En esta segunda parte nos referiremos al uso de casco por parte de los motociclistas.

En función de lo planteado en el diseño de la investigación se analizaron los siguientes aspectos:

##### Motocicletas:

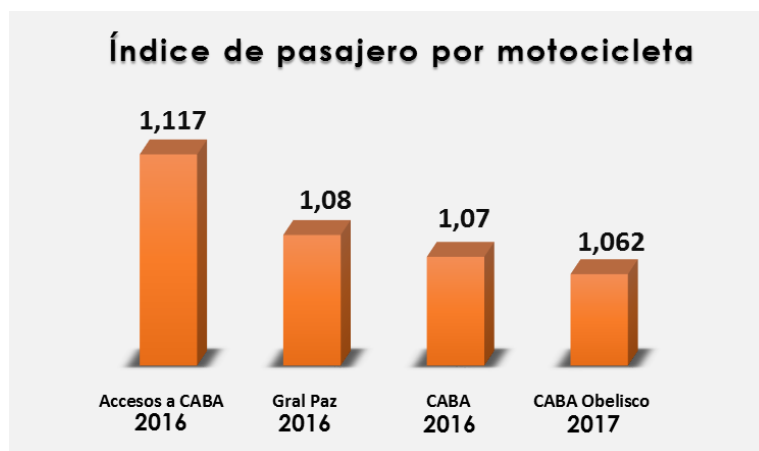
- Cantidad de personas por moto
- Uso de casco
- Forma de colocación del casco
- Tipo de casco utilizado.

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

### 3. Resultados

#### 3.1 Motocicletas

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



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

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

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

- a. Llevar puesto un casco protector homologado o certificado, ajustado convenientemente a la cabeza, siendo responsable, además, de que su eventual acompañante cumpla también con dicha obligación.*

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

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

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

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

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

Podemos resumir que **solo 6 de cada 10 conductores llevan el casco puesto tal como indica la ley y solo 5 de cada 10 acompañantes**. Esto es muy distinto al índice que habitualmente solemos escuchar y leer que habla de más del 90% de uso de casco en la CABA. Esto ocurre porque en esas mediciones no se tiene en cuenta como infractores a aquellos que no llevan el casco correctamente abrochado. **Un casco mal colocado o desabrochado es prácticamente igual a no tenerlo puesto.**

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

### 3.2 Tipo de cascos. Modo de uso y características funcionales

En lo que respecta al uso de cascos es fácil observar que hay muchos tipos y modelos distintos que son utilizados por los motociclistas. Lo que hicimos en primer lugar fue observar qué tipos de cascos usan los ocupantes de vehículos de dos ruedas en el punto de control que nosotros establecimos. En segundo lugar observamos cual es la modalidad de uso de los distintos tipos de cascos.

Los diferentes cascos utilizados, sus características y porcentaje de uso del total de la muestra observada son las siguientes:



**Casco Retro**

**Nivel de Protección: 3**

Porcentaje de uso: 0,49%

Características: Bajo ajuste a la cabeza. No protege la cara, laterales y parte posterior de la cabeza.



**Jet, Abierto o Open Face**

**Nivel de Protección: 4**

Porcentaje de uso: 1,48%

Características: Buen ajuste a la cabeza. No protege la cara ni el mentón y requiere de anteojos o antiparras para la protección visual.



**Jet o Abierto con pantalla**

**Nivel de Protección: 5**

Porcentaje de uso: 5,92%

Características: Buen ajuste a la cabeza. No protege la cara ni el mentón.



**Off Road**

**Nivel de Protección: 7**

Porcentaje de uso: 1,28%

Características: Liviano, gran campo visual, mentonera alargada, ajuste óptimo, se debe usar con anteojos o antiparras. No es ideal para ciudad.



**Modular o abatible**

**Nivel de Protección: 8\***

Porcentaje de uso: 47,14%

\*6 con mentonera levantada, 10 con mentonera baja

Características: Más pesado que un casco integral, ajuste óptimo, permite elevar la mentonera lo que facilita la comunicación en las paradas, algunos poseen pantalla anexa ahumada, baja

protección en mentón y cara con la mentonera elevada. Muy cómodo para uso urbano y para gente que trabaja con la motocicleta.



**Integral**

Nivel de Protección: 10	Porcentaje de uso: 43,69%
-------------------------	---------------------------

Características: Máximo nivel de protección, hecho en una sola pieza, ajuste perfecto a la cabeza, aislante de ruidos, alta protección de cabeza, cara y barbilla. Es incómodo para motociclistas que por su trabajo deben hacer múltiples paradas e interactuar con otras personas.

Otra cuestión a tener muy en cuenta es el modo de uso de los distintos tipos de cascos. En este sentido la investigación reveló datos muy interesantes.

	RETRO	ABIERTO	ABIERTO CON PANTALLA	OFF ROAD	MODULAR	INTEGRAL
CORRECTO	100,0%	86,7%	86,6%	84,6%	68,8%	41,8%
DESABROCHADO	0,0%	13,3%	13,4%	15,4%	30,3%	55,6%
MAL COLOCADO	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	2,6%
CODO	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
% de USUARIOS	0,5%	1,5%	5,9%	1,3%	47,1%	43,7%

El 91% de los motociclistas prefieren los cascos “modulares” o “integrales”. Lo llamativo de la información es que el 68,8% de los usuarios de “cascos modulares” se lo colocan en forma correcta y lo sujetan convenientemente, mientras que solo el 41,8% de los usuarios de “cascos integrales” cumplen con lo previsto por la ley. Esto se debe a la comodidad que brinda el casco modular al poder rebatir la mentonera facilitando la comunicación durante las paradas sin necesidad de quitarse el casco. Los motociclistas que usan el vehículo como una herramienta de trabajo y poseen cascos integrales, suelen no abrochárselos para facilitar el quitado del mismo en forma rápida sin tener en cuenta el riesgo que corren mientras circulan con su moto.

#### 4. Conclusiones

Del presente trabajo surgen claramente las siguientes conclusiones:

- La eficiencia de los controles no depende exclusivamente de la cantidad de agentes que se pongan en la calle sino de la actitud de estos y de la decisión política de las autoridades para llevar adelante los mismos.
- Esta pasividad de los controles genera a su vez una sensación de impunidad que alienta a aquellos que no están debidamente educados y/o concientizados a infringir las leyes con la casi certeza de que no serán multados.



- Más de un 40% de los usuarios de motos se colocan mal el casco. Esto evidencia que lo utilizan solo para evitar el riesgo de ser multados y no por la convicción de que deben protegerse convenientemente.
- El casco modular, por sus características y por el grado de elección de los motociclistas es el que mejor se utiliza desde el punto de vista de lo previsto por la ley.
- Se debe seguir trabajando en educación, concientización, control y sanción para mejorar el índice de uso correcto del casco.
- Los motociclistas, al igual que las autoridades, deben tener presente que los elementos de protección personal ayudan en forma considerable a reducir la gravedad de las lesiones pero no mitigan el altísimo índice de siniestralidad con motos que sufrimos en todo el país.