

Título El uso del casco en la conducción de una moto no es certeza de estar exento de daño físico

Tipo de Producto Divulgación

Autores Diego Usatinsky

Código del Proyecto y Título del Proyecto

A15S16 - Legislación y Política Pública en materia de Seguridad Vial para motovehículos en Argentina

Responsable del Proyecto

Diego Usatinsky

Línea

Políticas Públicas

Área Temática

Ciencias Políticas y RRII

Fecha

Noviembre 2015

INSOD

Instituto de Ciencias Sociales y Disciplinas
Proyectuales

UADE 



El casco no alcanza: hay que educar para prevenir accidentes

11 de noviembre de 2015 • Salud > accidente

Por
Diego
Usatinsky*



El uso del casco en la conducción de una moto no es certeza de estar exento de un posible daño físico.

El uso del casco en la conducción de una moto no es certeza de estar exento de un posible daño físico. La afirmación, si bien polémica, es cierta. Lo que también es cierto es que, si no se usa, se triplican las probabilidades de morir en una colisión, y si se conduce en una ciudad sin casco, esa probabilidad aumenta aún más.

Los centros urbanos del país contienen más del 60 por ciento de los motovehículos que circulan en Argentina. Las ciudades participan en el 90 por ciento de los siniestros que involucran una moto y que tienen como resultado al menos un herido grave. Es decir: quienes protagonizan un siniestro en un área no urbana (el restante 40 por ciento de los conductores de motos), “sólo” inciden en el 10 por ciento de los siniestros con personas gravemente heridas o fallecidas.

Es evidente que toda persona que vaya a conducir una moto en una ciudad, conociendo esta información, usaría un casco. Sin embargo, según la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en las últimas mediciones disponibles, en el 75 por ciento de los siniestros ocurridos con motos el conductor no utilizaba este elemento de seguridad. Paradójicamente, mientras el casco triplica las probabilidades de sobrevivir, la cantidad de personas que decide no usarlo triplica a quienes lo utilizan.

En una sociedad donde la modernización de las comunicaciones requiere de una logística rápida y que permee en los centros urbanos, los moto vehículos ganan cada vez más espacio. Sin embargo, esto no va acompañado de una política pública que aumente los controles, ya que si bien diversas jurisdicciones del país los instrumentan de manera más estricta, las jurisdicciones que no lo hacen son mayoría.

Al mismo tiempo, los controles están dirigidos al conductor o propietario de la moto. Pero no hay ningún control sobre la empresa que utiliza los servicios de dicha persona para el transporte de mercancías o correo, las cuales deberían brindar todos los instrumentos de seguridad necesarios, incluyendo los de protección para el clima, además de asignarle los tiempos adecuados para evitar la conducción temeraria en la vía pública.

Por el rango etario de mayor cantidad de damnificados, se ve una clara necesidad de educación en prevención y buen uso de los vehículos en los jóvenes de los últimos tres años de la educación secundaria. Por otra parte, la baja regulación de los ciclomotores hace que los mismos sean conducidos en muchos casos sin cumplir con medidas de seguridad, ni verificaciones técnicas acordes a un vehículo de estas características. La baja potencia del motor no reduce los riesgos, ya que es un vehículo donde el conductor se encuentra completamente expuesto.

Ante la peligrosidad de los ciclomotores para la seguridad de quien los usa, ¿por qué se puede empezar a conducir estos vehículos a edad más temprana? Sin dudas, a fin de mitigar los accidentes graves en aumento, es necesario empezar a diseñar políticas de seguridad vial específicas para las motos y ciclomotores que contemplen tanto la prevención como las exigencias para este tipo de vehículos y sus conductores.

**Investigador del Instituto de Ciencias Sociales de Fundación Uade*

<http://www.lavoz.com.ar/salud/el-casco-no-alcanza-hay-que-educar-para-prevenir-accidentes>