



MUNICIPIO DE URDINARRAIN / OFICINA DE TRANSITO

PROGRAMA CONTROL DE USO DE CASCO EN MOTOCICLISTAS

DATOS GENERALES

Nombre del Programa:

SALVAVIDAS

I. **Instituciones Involucradas:**

- MUNICIPALIDAD DE URDINARRAIN E. R.
- HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE
- DIRECCION DE TRANSITO POLICIA DE ENTRE RIOS
- INSTITUCIONES EDUCATIVAS DE NIVEL SECUNDARIO
- EMPRESAS DE SEGURO

II. **Objetivo de la iniciativa:** reducir lesiones leves y evitar muertes en motociclistas, mediante el uso de casco.

III. **Población afectada:**

Al inicio del programa 300 motociclistas y usuarios de la vía pública, actualmente 1.000 motociclistas de la ciudad y la zona y usuarios de la vía pública.

IV. **Principales resultados obtenidos:** El mayor resultado obtenido consideramos es el grado de concientización e información que la comunidad ha incorporado respecto al uso del casco como prevención de lesiones graves o muertes, además de las normas en general que deben cumplir los motociclistas. El alto índice de uso de casco en adolescentes, que son los principales usuarios de estos rodados. El nuevo escenario que se ha generado para los nuevos y futuros motociclistas, quienes se forman en un contexto donde usar casco y respetar las normas es algo normal para circular en motocicletas. El uso de casco ha permitido evitar lesiones cerebrales graves y muertes en motociclistas, teniendo en cuenta el crecimiento del parque motovehicular a partir del año 2007.

V. **Breve resumen de la experiencia:** Urdinarrain priorizando la mayor causa de la problemática vial en el año 2001, con enfoque participativo, determino que era el descontrol que generaban los motociclistas, quienes no tenían ningún respeto por las normas de tránsito, y ello generaba riesgos para todos los usuarios de la vía pública. Varias infracciones por velocidad, maniobras indebidas y accidentes con lesiones graves dan cuenta de tal situación. El municipio tomo la decisión de instrumentar acciones tendientes a educar, controlar y sancionar al motociclista de acuerdo con las exigencias de la Ley



Nacional de Tránsito, como medida principal para evitar lesiones graves y muertos, entre otras, exigiendo el uso obligatorio del casco. En particular, esta última medida se aplica mediante una amplia campaña comunicacional de concientización vial, charlas a la comunidad y a los adolescentes en las instituciones educativas y mediante el personal de control, debidamente capacitado, cumpliendo su rol diario en la vía pública, se informan las acciones y sanciones. Al comenzar la aplicación hay algunos intentos para que se marche atrás, pero el municipio deja en claro su política formación y control y continua con el proceso de implementación, logrando el primer año un porcentaje del 80% de uso de casco en la zona de mayor control y un 70% de uso en las zonas menos controladas, estos porcentajes fueron aumentando paulatinamente año a año, como resultado de la continuidad de la política diaria de control y campañas de difusión. En 2007 se profundizan las exigencias a partir del enorme crecimiento del parque motovehicular. La planificación constante, la comunicación y la continuidad en la implementación nos ponen de cara al 2009 con un 99 % de uso en el microcentro y un 95% en las zonas de la periferia, esta última, con menor control debido a la falta de recursos humanos.

VI. Problema real: El problema real en el año 2001 era la conducta imprudente y falta de respeto por la vida que evidenciaban los motociclistas. Por aquel entonces la falta de control había generado que circulen en la ciudad un número importante de motocicletas de competición de alta cilindrada, especialmente tipo Motocross, los conductores de estos rodados en su mayoría adultos y de familia de altos ingresos eran los promotores de las infracciones por exceso de velocidad, picadas y maniobras indebidas que generaban riesgos a terceros, las cuales realizaban los fines de semana o en los horarios de ingreso a las Instituciones Educativas, problemática que se agravaba en horario nocturno. Las motos tenían escapes reformados o libres y generaban incidencias por ruidos molestos en horas de descanso de la población. Hechos que motivaron una gran preocupación en la comunidad y el personal de tránsito, agravada cuando las conductas imprudentes de estos motociclistas, se trasladaba a los vehículos de menor cilindrada que eran conducidos por menores, quienes intentaban replicar esas conductas erróneas. Se evidenciaba un problema potencial para todos los usuarios de la vía pública, lo más preocupante muchas lesiones graves con riesgo de muerte, denotando la necesidad de solucionar de forma urgente el problema.

VII. El problema lo identificó: El problema estaba a la vista de toda la comunidad y era la máxima preocupación del personal de tránsito que a diario intentaba combatir esta problemática, pero que ante la falta de herramientas y decisión política para aplicar las disposiciones que la Ley Nacional de Tránsito preveía, era muy difícil controlar el problema, más allá de intentos frustrados por no contar con los recursos. El motociclista conocía esta debilidad y aprovechaba la falta de aplicación de políticas serias de seguridad vial, tornando su conducta imprudente e irresponsable, generando riesgos para él y el resto de los usuarios de la vía pública.

VIII. Análisis del problema: La problemática fue analizada por el estado municipal a través del poder político ejecutivo y legislativo, la dirección de tránsito y debates que se originaban en los medios de comunicación con participación de la comunidad. De este



análisis surge la necesidad imperiosa de dar solución al problema a partir de la concientización e información vial de los motociclistas, como herramienta clave para la prevención de lesiones o muertes y para reducir drásticamente la conducción de menores que en este tipo de rodados era considerable. Se consensuó que la información en los medios de difusión masiva y las charlas en las instituciones educativas nos permitiría llegar a toda la comunidad y especialmente a los jóvenes y de esta manera no solo tener un conductor más capacitado, sino que a partir de vehículos en condiciones reglamentarias se reduciría la participación de estos en los accidentes y por ende se evitarían lesiones graves o muertes.

IX. Historia del problema: El problema de los accidentes de tránsito donde intervienen motociclistas y la conducción imprudente de estos, evidentemente es un problema a nivel país y que se funda mas allá de la ausencia del estado en el control, en la falta de valoración por la vida que tiene este tipo de conductor, que muchas veces se basa en una falsa idea de que no debe haber normas para que estos rodados respeten y donde la complicidad de los padres es muy importante ya que en comunidades como la nuestra los padres antes de pensar si sus hijos tienen edad para manejar una motocicleta, les compraban una y luego averiguaban si podían tener Licencia de Conducir. Evidentemente esta situación lanzaba a la vía pública motociclistas sin edad reglamentaria y faltos de experiencia, que además adquirían los malos hábitos de los motociclistas mayores y en consecuencia salían lastimados en accidentes, ante el hecho, en su mayoría no tenían seguro para sus vehículos y si lo tenían la compañía no respondía por falta de edad, estas imprudencias de los conductores, la irresponsabilidad de los padres y la ausencia del estado, era la mayor problemática, previa a la instrumentación de estas medidas.

X. Personas afectadas por el problema: Fundamentalmente todos los usuarios de la vía pública de nuestra ciudad y localidades vecinas quedaban expuestos a la conducta imprudente de los motociclistas, y especialmente los propios motociclistas que no dimensionaban los riesgos a los que exponían su propia vida y la de terceros, la mayor preocupación radicaba en que se inducía un comportamiento inadecuado de los menores que al sacar su Licencia replicarían la experiencia, era evidente la necesidad de generar acciones que permitieran adquirir un comportamiento vial responsable.

XI. Este problema en el pasado: En el pasado esta problemática se daba en los conductores de rodados que eran de una cilindrada menor en los cuales los conductores iniciaban su manejo a muy temprana edad. La falta de control del municipio, genero una falsa idea de que para estos rodados las normas de tránsito no eran obligatorias, la circulación en contramano, no usar el casco y la falta de condiciones de seguridad de los rodados era habitual, condición que generaba permanentes riesgos a los usuarios de la vía pública especialmente en el horario nocturno.



- XII. Alternativas que se consideraron para confrontar el problema:** Asumir la ausencia del estado municipal en el control de esta problemática y planificar, a partir de esa instancia, las medidas que permitan lograr la capacitación de los motociclistas, la instrumentación de controles y sanciones, para evitar las conductas imprudentes y reducir los riesgos de lesiones y muertes en motociclistas a partir de contar con rodados en condiciones reglamentarias para circular y que sus conductores y acompañantes usen casco como elemento máximo de seguridad.
- XIII. Actividades realizadas en busca de la solución:** Las actividades para buscar la solución fueron en principio la realización de charlas de educación vial, destinadas especialmente a los adolescentes en las instituciones educativas y a la comunidad en el municipio, donde se trabajaban las temáticas relacionadas a las normativas vigentes y a la eficacia de los elementos de seguridad en la prevención de lesiones. Los operativos de control de documentación y uso de los elementos de seguridad para constatar conductas imprudentes y disuadir que se cometan infracciones que pongan en riesgo la seguridad de los motociclistas. Visita y entrevistas en los medios de comunicación y campañas de concientización masivas, para hacer conocer las ventajas del uso de casco y preservar la salud del conductor, las medidas a instrumentar y las sanciones previstas.
- XIV. Metas previas de este proyecto:** Los esfuerzos se orientaron a lograr que el conductor sé concientice de los riesgos que implica el manejo imprudente de estos rodados y dotarlo de información que le permita fijar los beneficios que el uso del casco tiene en la prevención de lesiones o la muerte del motociclista. Nuestra meta fundamental era lograr mediante la información y educación vial el cumplimiento de las normas y utilizar la sanción y las medidas que prevé la ley, una vez que se lograra la información adecuada de la población, para cambiar el contexto desfavorable reinante. Continuar un proceso continuo de educación vial y control permanente para que los nuevos conductores de motocicletas que llegaran a obtener su Licencia de Conducir, lo hicieran con otra formación vial que les permita valorizar el respeto por su vida y la de terceros. Afortunadamente a nueve años de trabajo sin interrupciones, el nivel de concientización que tiene la Comunidad en este tema, especialmente los adolescentes, nos hace sentir orgullosos de que todas las iniciativas llevadas adelante año tras año están dando los resultados esperados.
- XV. Indicadores utilizados para medir los resultados:** Los indicadores se diseñaron a partir del trabajo de registro y observación que hace la dirección de tránsito y el personal de control diariamente, parte de la información surge de las actas de contravención labradas por el personal de control ya sea diariamente en la vía pública o mediante la implementación de operativos de control en colaboración con la policía local y las empresas aseguradoras, en referencia a lesiones, cobertura de seguros y otras incidencias.
- XVI. Resultados obtenidos:** Desde su inicio la medida fue altamente acatada por los motociclistas, a fines de 2001, en la zona de mayor control el uso era de un 80% y se reducía al 70% en las zonas más alejadas o de menor control, en la actualidad prácticamente el 99 % de los conductores usa casco en el microcentro y este porcentaje se



reduce al 95% en la zona de menor frecuencia de control o periferia de la ciudad. Se han reducido los riesgos de accidentes con lesiones graves y se han evitado muertes en motociclistas. Se ha logrado adecuar el parque motovehicular a las condiciones de seguridad reglamentaria que establece la Ley. Se ha reducido drásticamente la conducción sin licencia o de menores de edad. Los motociclistas cuentan con una adecuada formación vial que permite que tengan una valoración de los riesgos ante el no uso de casco o conductas imprudentes muy distintas en relación a la que tenían en el año 2001.

XVII. Impacto de la iniciativa sobre el problema: El impacto de la iniciativa sobre el problema es fundamental en la prevención de lesiones y muertes y en la formación vial de los nuevos conductores. Desde 2001 a la fecha el municipio a partir de la adopción de políticas claras de control y educación vial ha logrado formar una nueva cultura vial, que valoriza especialmente el respeto por la vida y bajo esa consigna se sigue trabajando diariamente y se profundiza el control en los meses de primavera y verano donde el calor generara un menor uso de casco. Una de las claves de éxito de esta medida es la decisión del municipio en cumplir el objetivo y la persistencia en la iniciativa, pero fundamentalmente porque la comunidad ha entendido que es la vía necesaria para evitar muertes y mejorar la calidad de vida de la población.

XVIII. Determinación del éxito del proyecto y duración del período de evaluación:

El éxito del proyecto es sostenido a partir de la continuidad de las políticas implementadas que mantienen una evaluación permanente para la adopción de las medidas a aplicar. Sin lugar a dudas es muy gratificante observar en la vía pública la aceptación de la medida y fundamentalmente fundamentar su implementación cuando han ocurrido accidentes graves donde si bien el motociclista pudo resultar con lesiones, la utilización del casco evito que se haya producido la muerte o una lesión cerebral grave. En esta temática evidentemente no podemos tener un periodo de evaluación creemos que la misma debe ser permanente y que es necesario que le sigamos agregando acciones en materia de educación vial y control para que la comunidad continúe con esa concientización que actualmente se ha logrado.

XIX. En la evaluación estuvieron involucrados: En la evaluación está involucrado el municipio representado en el Presidente Municipal y sus colaboradores, el Honorable Concejo Deliberante y la Dirección de Tránsito y su personal que a diario trabajan para lograr los objetivos. Además siempre se solicita e intercambia información con los productores de seguros locales para evaluar el comportamiento de los motociclistas en general, pero especialmente conocer si los seguros en las motos, siguen manteniéndose, suben o se dan de baja y de esta forma manejar mayor información y centrar los controles en acciones concretas.

XX. Elementos clave para el éxito de la iniciativa: la campaña comunicacional basada en la formación, educación y concientización vial durante 3 meses previa la implementación del programa y su continuidad en el tiempo. - Las charlas dictadas año tras año en las Instituciones Educativas para concientizar a los adolescentes sobre la necesidad del uso de casco para la prevención de lesiones. - La tarea diaria del personal de tránsito en la vía



pública para educar, controlar y sancionar a los motociclistas de manera equitativa y sin preferencias. - El compromiso de los medios de comunicación en el tema y la valoración y apoyo a la medida aplicada a pesar de que en grandes ciudades esto no se hiciera y ello generara la falsa idea de que no era necesario en una ciudad de 9.000 habitantes. - La concientización que la comunidad ha logrado en esta temática para alcanzar los niveles de uso que se advierten día a día en la vía pública, marca el apoyo a la iniciativa y que la misma es aplicada adecuadamente para que todos se sientan en igualdad de condiciones. - El apoyo de las compañías de seguro que a partir de 2007 han incorporado seguro para vehículos de 50cc que anteriormente no ofrecían en la ciudad y ello imposibilitaba el contralor de esto en años anteriores. -El enfoque preventivo y educativo que desde su inicio mantiene esta incoativa donde el municipio siempre ha dado muestras que lo más importante siempre será lograr un uso adecuado de casco a partir de la formación de una nueva cultura vial que valore el respeto por la vida.

XXI. Principales aprendizajes surgidos de esta experiencia: la experiencia nos ha permitido ver que la falta de educación vial y de falta de control en los motociclistas era responsable de la mayoría de las conductas imprudentes que estos tenían. Que fue muy acertado el enfoque educativo y preventivo que se realizó al inicio de la aplicación de la medida, para luego aplicar sanciones y retención de rodados, ese enfoque educativo favoreció la concientización y colaboración de toda la comunidad. Que las jornadas de capacitación y charlas en las instituciones educativas, nos permitió generar una mayor información y predisposición en los adolescentes, para que cumplimenten con la normativa y ello ha generado que tengan el nivel de cumplimiento en el uso del casco. Que es necesario analizar las problemáticas puntuales del tránsito y abordarlas con decisión política para que la comunidad reciba un mensaje claro que permita cumplir el objetivo propuesto.

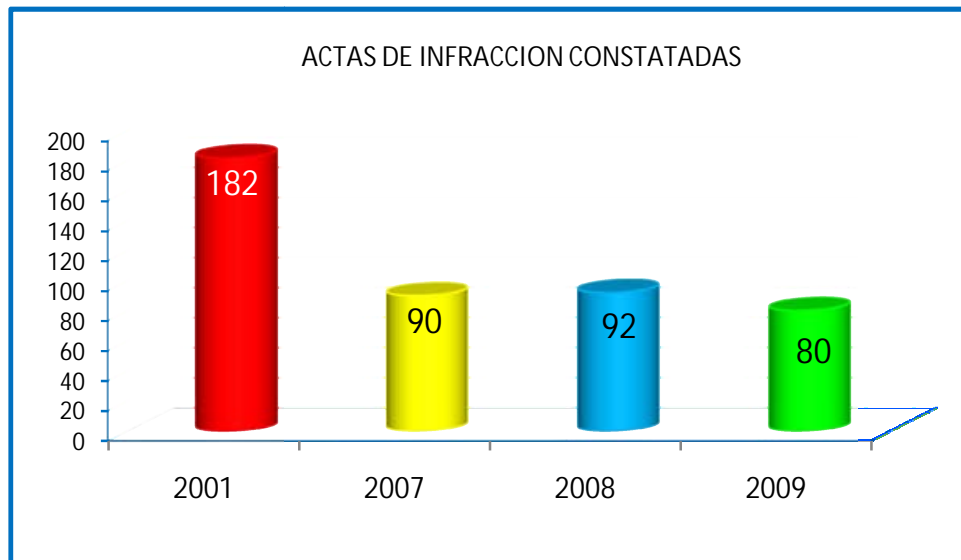
XXII. Futuro de esta experiencia: El futuro de esta experiencia es lograr la continuidad de las acciones de educación, control y prevención, que los logros alcanzados y que están a la vista de todos, no se alteren y en ese sentido estamos convencidos que nuestra propia comunidad, evitara cualquier medida que intente retroceder en lo que se ha logrado. La gran diferencia entre el inicio del programa y la actualidad es que al principio se usaba casco por temor al acta de contravención o retención del vehículo, y en la actualidad estos 10 años de trabajo continuo la utilización del casco en la mayoría de los conductores especialmente los adolescentes se basa en la concientización y educación vial que estos han asumido en la utilización de los elementos de seguridad y su eficacia en la prevención de lesiones.

XXIII. Viabilidad de replicación de la experiencia: En materia de uso del casco consideramos que la metodología de implementación es replicable a cualquier otro lugar, siempre que se tenga la decisión política de no retroceder a pesar de cualquier presión, si el municipio va a implementar la medida debe estar convencido de hacerlo y en ese sentido el camino de la educación del conductor es fundamental para luego de la aplicación se cumpla los objetivos, si no hay decisión política será un circo donde nunca comenzara la función.

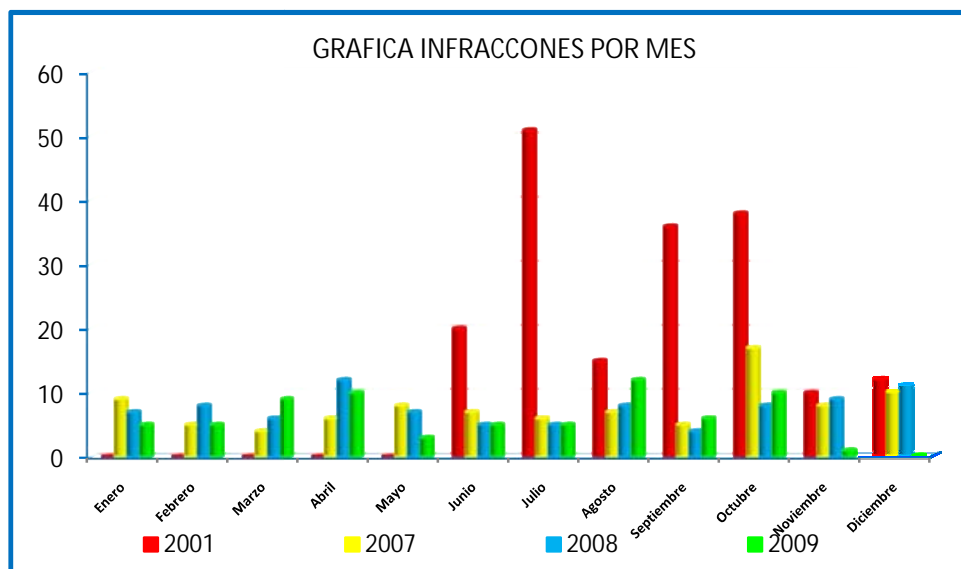


DATA ESTADISTICA PROGAMA CONTROL USO DE CASCO

Las graficas reflejan los indicadores al inicio del programa en 2001 y los indicadores de 2007, 2008 y 2009 donde el parque de motos creció sideralmente debido a los distintas facilidades que han permitido que las familias y jóvenes accedan rápidamente a estas, generando ello una mayor problemática vial, donde en nuestro caso el trabajo articulado de educación, prevención, control y sanción nos ha permitido obtener buenos resultados, por ejemplo en el año 2009 las infracciones por no uso de casco se han reducido un 127.5% con respecto al inicio del programa en el año 2001 y un 15% con respecto a 2008.

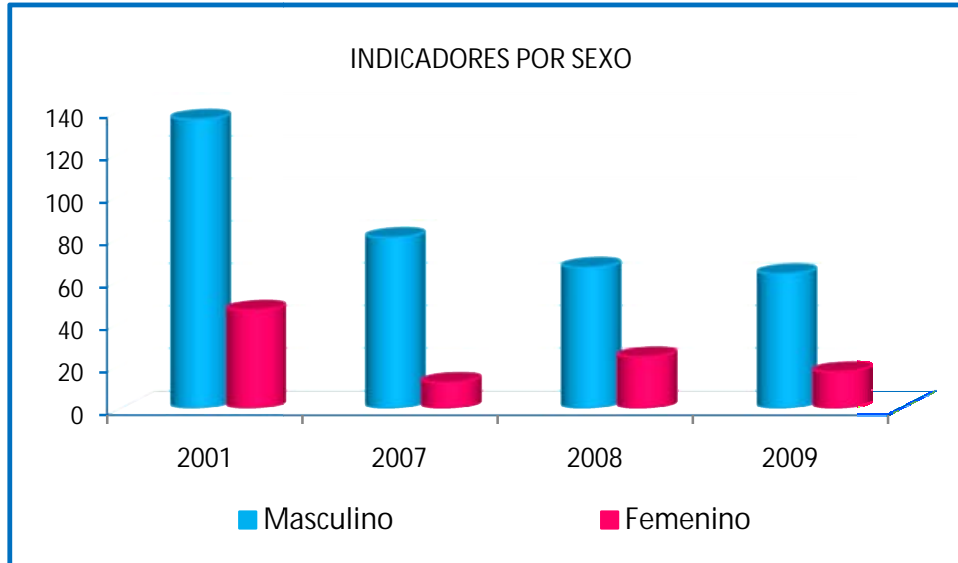


INFRACCIONES POR MES: La grafica refleja que las infracciones mantienen un nivel estable en todos los meses, advirtiéndose un leve aumento en los meses de verano..

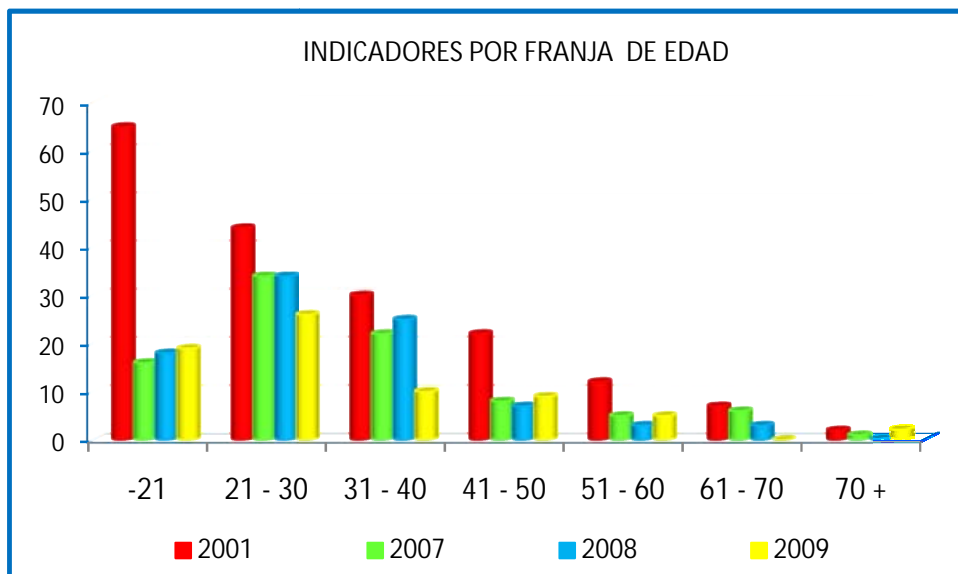




INFRACCIONES POR SEXO: La grafica refleja el comportamiento de los motociclistas que han disminuido la conducción sin casco en varones el **118%** y en mujeres un **170%** con respecto al año 2001.

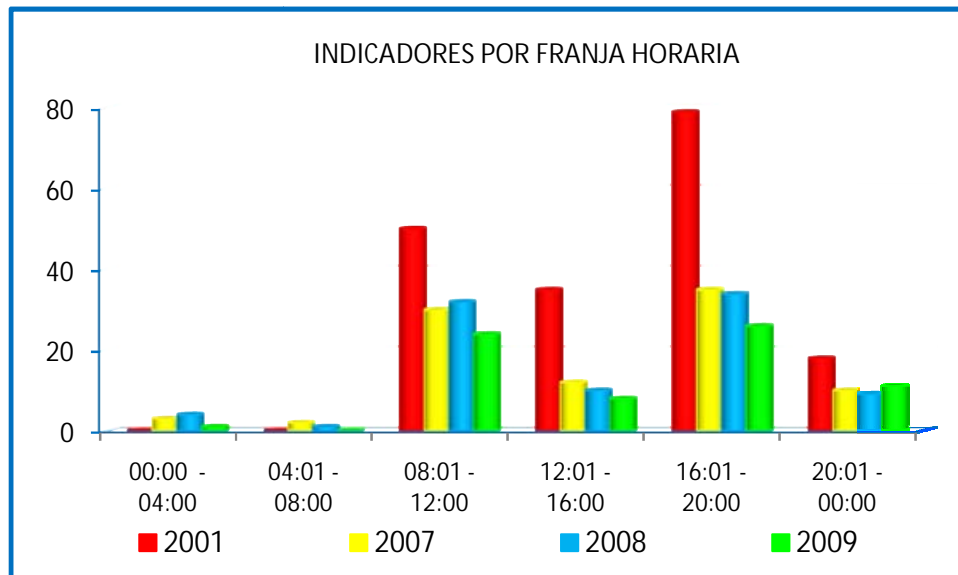


INFRACCIONES POR EDAD: La grafica refleja que en los motociclistas menores de 21 años en el año 2009 se advierte una reducción en las infracciones por no uso de casco del 242% con respecto a 2001.

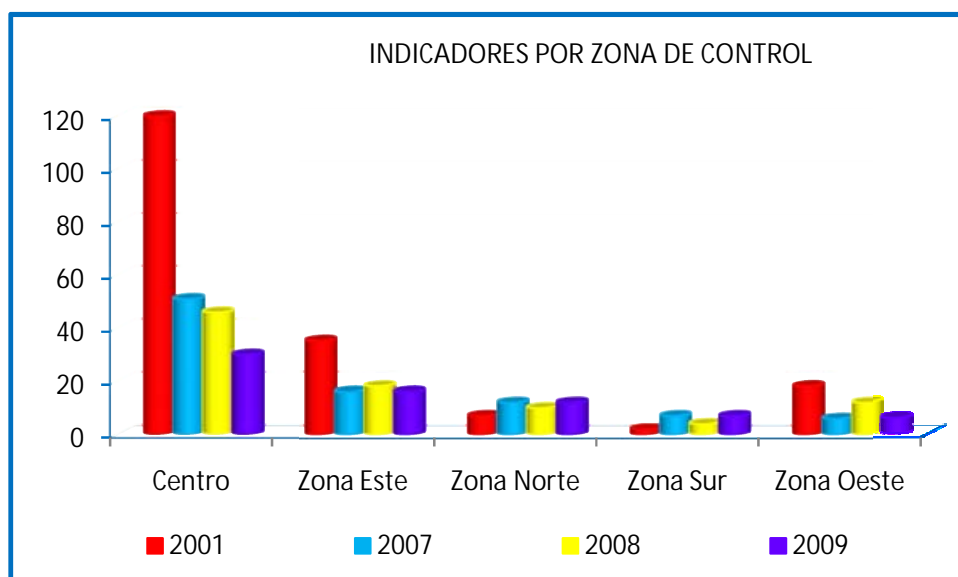




INFRACCIONES POR HORARIO: La grafica refleja que en 2009 los horarios de mayor circulación motovehicular de 12:00 – 16:00 y de 16:00 a 20:00, han reducido la circulación de motociclistas sin casco un **108%** y **203%** respectivamente con respecto a 2001.

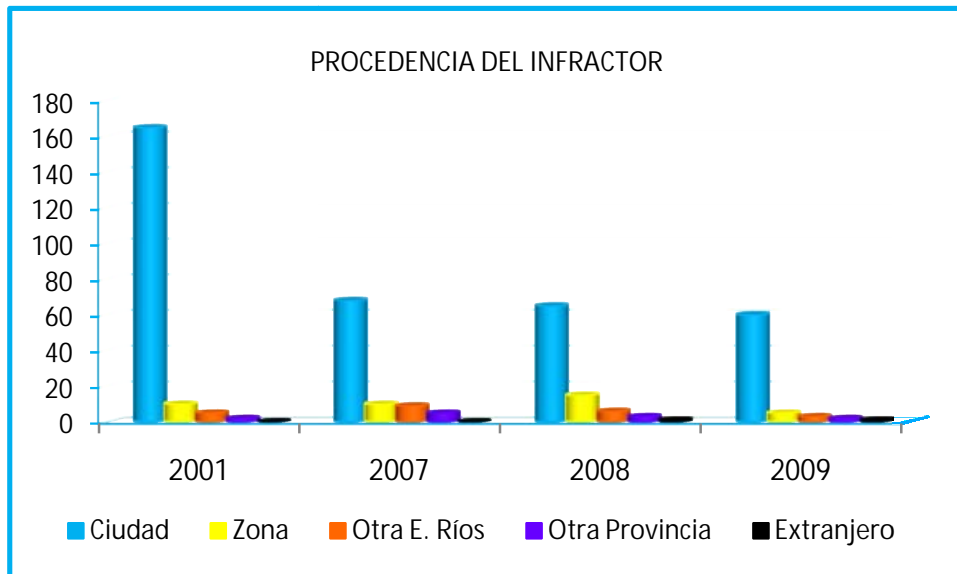


INFRACCIONES POR ZONA: la grafica que en la zona microcentro de mayor concentración vehicular, las infracciones por no uso de casco en el año 2009, se han reducido un **300%** con respecto al año 2001.





PROCEDENCIA DE LOS INFRACTORES: refleja son muy pocos los motociclistas que no usan casco, la mayoría de las contravenciones se realizan a conductores de la ciudad.



INDICADORES:

I. El parque de motovehículos se incrementó de 2001 a 2009 un 233%, pasando de 300 a 1.000 unidades.

II. No se registran lesiones graves que comprometan el sistema nervioso y craneo, hoy las lesiones son del cuello hacia abajo.

III. En 2001 se constataba 1 acta cada 1.64 motos en la actualidad es de 1 acta cada 12.34 motovehículos.

IV. Las contravenciones por no uso de casco se redujeron de 2001 a 2009 un 125% y en la franja menores de 21 años un 242%.

V. Las contravenciones en el microcentro de la ciudad reflejan en 2009 una reducción del 300% con respecto a 2001.

VI. El horario de mayor constatación de infracciones de 16:01 a 20:00 refleja en 2009 una reducción del 203% con respecto al año 2001.

VII. En 2001 se controlaba en 2 zonas específicas de control en la actualidad el control



REFLEXIÓN:

La problemática de la inseguridad vial en el país a lo largo de los años ha generado la muerte innecesaria de miles de personas, donde la imprudencia del conductor y la ausencia o ineficacia del estado en materia de educación, prevención, control y sanción ha sido la gran responsable. Este municipio hasta el año 2000 no era ajeno a ello. Por tal motivo en ese año comienza a tomar cartas en el asunto para generar una nueva cultura vial, apelando a la actualización de su legislación, incorporando y mejorando la formación de sus recursos humanos e invirtiendo en infraestructura vial. Pero poniendo énfasis en dos cuestiones que han sido claves en este proceso, la educación vial de la comunidad y especialmente de niños y adolescentes en conjunto con las instituciones educativas y el control de uso de casco en motociclistas que por ese entonces era su mayor problemática. En 2001 a partir del inicio del programa de uso de casco se fortalece el programa de control y sanción con campañas de comunicación, operativos de control y el control diario y permanente de los agentes de tránsito en el día a día en la vía pública. Este proceso que lleva 10 años de ejecución ha logrado evidentemente que la comunidad se concientice en este aspecto y colabore con esta actividad. Siempre es difícil hablar bien del trabajo que genera la propia comunidad donde uno vive, pero es indudable que en Urdinarrain se advierte una conducción más prudente y responsable donde es de valorar los que los indicadores marcan con respecto a los menores de 21 años que es la franja con la que venimos trabajando desde su educación primaria en quienes se advierte una fuerte concientización especialmente en el uso de casco siendo esta la población que más uso hace de las motocicletas, reduciendo ello las probabilidades de muertes o lesiones graves en el tránsito y que hoy ponen a Urdinarrain con prácticamente un 100% de utilización de casco. Para nosotros es un gran aliento el comportamiento del motociclistas pero estamos convencidos que para ello se debe seguir trabajando constantemente como asimismo en los otros temas como son el control de alcoholemia, de documentación y condiciones de seguridad, que también llevamos adelante y que siempre deben estar acompañados de la clave de este proceso que ha sido el trabajo con las instituciones educativas que mediante su espacio a esta temática nos ayudan a generar nuevos conductores con una cultura vial que valoriza especialmente el respeto por la vida.

Ramón Daniel Ayende

Director de Tránsito

DATOS:

Presidente Municipal: Sr. Alberto Paulino Mornacco

Director de Tránsito: Sr. Ramón Daniel Ayende

Tel. 03446-480020 Int. 210 - Cel. 03446-15549399

Página Web: www.urdinarrain.gov.ar

Email: transito@urdinarrain.gov.ar