

DESGRABACION DISERTACION HERNAN DE JORGE

“El boom de las motos” el nombre lo puso Fabián y tiene que ver con esto que están haciendo los chicos de modificar las motos para que hagan mucho ruido cuando aceleran y dejan de acelerar.

Es un tema que hace varios años empieza a preocuparnos desde el punto de vista de la seguridad vial, particularmente hace 12 años que en el departamento trabajando con Gustavo y también por sugerencia de Fabián, estamos teniendo estadísticas respecto al tema de las motocicletas.

Las motocicletas como las bicicletas o los peatones son los actores del tránsito más vulnerables ante el caso de un accidente o de un siniestro.

Hay que tener en cuenta que en este año ya se patentaron aproximadamente al mes de mayo 350 mil o sea en agosto quizás estemos rondando el mismo número seguramente de cantidad de motos patentadas en la Argentina que el año pasado, que fueron 610 mil motos.

Estamos hablando de las motos que salen del concesionario, del lugar de venta y que se patentan. Estuvimos hablando hace unos días atrás en CESVI que hay muchísimas motocicletas que todavía salen del lugar de venta y no tienen ningún tipo de registro o sea no se patentan, no hay una prohibición a la venta justamente sin este patentamiento.

El dueño de la moto es el encargado de tener que hacer ese patentamiento y se hace, se beneficia mucho a los dueños de las motocicletas disminuyendo los valores de lo que tiene que ver las tasas de patentamiento y el patentamiento inicial pero no obstante eso, todavía hay muchas motocicletas que se comercializan y no tienen ningún tipo de registro y no las podemos controlar.

Algunas personas estiman que este año se van a patentar cerca de 800 mil con lo cual supera ampliamente la cantidad de vehículos vendidos, automóviles, camionetas, vehículos livianos y pesados vendidos o comercializados en la República Argentina.

Esto va a empezar a superar la problemática en el ámbito vial, porque es un vehículo que ya vamos a ver en tres puntos que tratamos de tocar, que no tiene que ver solamente con el uso del casco, sino por cantidad de personas que circulan en una moto, la edad de circulación de

las personas que conducen esas motos o también algo que tiene que ver con el tema del control de las motocicletas y qué tipo de controles se le realizan a los motociclistas.

El primero de los puntos tiene que ver con la cantidad de personas que transitan en las motocicletas y el segundo punto tiene que ver con la estadística. La cantidad de gente que circula en una moto.

Tratamos de atacarlo de distintos puntos de vista, en el primero es ver qué es lo que dice la legislación de tránsito nacional.

La legislación de tránsito nacional, no es una foto trucada esto sucede en el interior de nuestro país particularmente en Concepción del Uruguay donde estamos haciendo un seguimiento, un trabajo importante respecto a las motocicletas.

Los ciclomotores pueden ser conducidos por personas que tienen 16 años o más pero la edad mínima para circular con ciclomotores es de 16 años.

Estos ciclomotores pueden llevar 2 personas siempre y cuando el segundo, el acompañante del ciclomotor, pese menos de 40 kilos.

No creo que hoy en la Argentina ninguno de los que circulen en un ciclomotor se pongan a pesar a la persona que lleven acompañándola, no lo hacen y de hecho uno se puede poner a ver en cualquier esquina que se circule con un ciclomotor, obviamente esto no se va a respetar y tiene que ver por un punto que no quiero desperdiciarlo ahora pero que lo voy a ampliar en un ratito.

El segundo de los puntos es que las motocicletas más grandes, de mayor potencia, por tener un poco más de cilindrada sí pueden llevar personas o carga de hasta 100 kilogramos. Pero 1 persona, no 3 y si uno va a ver aquí, hay imágenes que van a ser más elocuentes.

En este caso en la motocicleta van tres personas. Y no hace falta ser un estudioso en el tema, simplemente dense cuenta de que hasta en los lugares donde hay más controles sobre las motocicletas igualmente hay una circulación importante de gente en ellas, mucha cantidad de gente circulando en las mismas.

La primera conclusión que puedo dar tiene que ver con que desde el punto de vista de los accidentes de tránsito es importante tener en cuenta que no es lo mismo que en un accidente, en un siniestro, de una moto se caigan o colisionen 3, 4 personas.

En este caso como el anterior podían ver la cantidad de chicos que van en estas motocicletas, que puedan sufran heridas, lesiones o incluso la pérdida de la propia vida.

En caso de una sola persona que lamentablemente también la motocicleta es tan vulnerable en esto, también puede fallecer esa persona, pero estamos hablando de que a mayor cantidad de gente circulando en la misma hay un riesgo mayor.

Por otro lado, desde el punto de vista técnico un ciclomotor como en el caso de los ciclomotores convencionales no están diseñados para frenar con tanta carga encima, el propio diseño hace que sea vulnerable en este sentido.

Este es el primer punto que quería mencionar y ni hablar del tema de la estabilidad ni del casco o sea, creo que la imagen lo muestra en prácticamente todas las fotografías que vamos a mostrar no hay nadie con casco.

El otro punto importante es la estadística. Hicimos una estadística, nos pusimos a ver en estas ciudades en el interior del país y aquí mismo Cerquita, en Pilar, Open Door, Luján, todo lo que tiene que ver con el tema de qué cantidad de gente maneja moto.

Hicimos una muestra, controlamos 1000 motocicletas. Quizás no es de 609.000 motos que se patentan, no estamos hablando ni siquiera del 10%, pero es un número muy importante en lo que va a mostrar.

Hay que tener algo en cuenta que por ejemplo si nos acercamos hacia la ciudad de Buenos Aires prácticamente, en el 73% de las motocicletas solamente maneja una persona; el 23% de estas motocicletas que controlamos tenían 2 personas encima.

Prácticamente no hay motocicletas en la ciudad de Buenos Aires que circulen con tres personas, es raro encontrarlas y esto se debe a que hay mayores controles

Si nos vamos para Open Door por ejemplo pudimos ver que hay un 55% de motocicletas conducidas por 1 persona, un 30% de motocicletas con 2 personas encima, un 13% con 3 personas encima y el resto que es prácticamente 1,5 con 4, o sea vimos más de una motocicleta que circulaba con 4 personas.

Si voy a hacer un primer análisis, esto tiene que ver justamente con que en Open Door hay una falta de control muy importante respecto a la cantidad de personas que van en una moto.

Yéndonos hacia la ciudad de Pilar encontramos que un 78% de las motocicletas iba 1 sola persona, 21% con 2 personas y prácticamente 0,4, con 3 personas.

¿A qué se da esta diferencia por ejemplo Open Door o la ciudad de Esperanza en Santa Fe o San Justo también en Santa Fe? ¿Por qué ellos quizás tienen más personas en moto a trasladar que en la ciudad de Pilar o en la ciudad de Buenos Aires?

Hay una explicación y es que además de los controles, tiene que ver con la capacidad de traslado. Cómo poder trasladarse, movilizarse desde un lugar de la ciudad al otro así sean 15, 20, 25 cuadras, un punto del pueblo hacia el otro extremo y es mucho más cómodo obviamente hacerlo en motocicleta.

Esas son parte de las 2 conclusiones más importantes, obviamente debe haber una explicación mucho mejor. Las 2 explicaciones más importantes son la falta de transporte público dentro de las ciudades y lo que tiene que ver con la falta de control.

El próximo punto que quería mostrarles tiene que ver con la edad y acá quiero hacer un parámetro y si por ahí no viene el tema del control tanto no me interesa pero la edad sí, es algo importante que a nivel mundial se ha modificado y se intenta modificar.

Quizás si uno se va a España o si lee cosas de tránsito sobre España y quizás es malo hacer esta comparación pero quiero que sepan que los jóvenes de 15 años ya pueden estar circulando en ciclomotores, antiguamente hace 3 años atrás, los jóvenes de 14 años podían circular en ciclomotores.

Quizás la madurez de estos chicos conduciendo los ciclomotores en España y en Argentina es exactamente lo mismo, pero bueno allá les habrá dado resultado el hecho de que en la circulación de estas personas tengan siniestros. Sin embargo, en los últimos 4 años en España aumenta la cantidad de siniestros con moto con lo cual tuvieron que tomar 36 medidas, medidas extraordinarias que hasta hablan de la repavimentación de las rutas para lograr mayor adherencia a los neumáticos de las motocicletas hacia el suelo.

Aquí en Argentina estamos todavía pidiendo un poco más de control respecto al uso de la moto.

Algo interesante que quiero comentarles que es que más allá de que se empieza a circular a partir de los 16 años en la Argentina y se pueda manejar un ciclomotor, el hecho de que sea escalonado, progresivo, es sumamente interesante o sea de que el chico no llegue directamente a una moto.

¿Conocen la moto del tipo smash, 110 centímetros cúbicos con cambio? Ese tipo de motocicletas desarrollan velocidades importantes y hay que tener un conocimiento técnico sobre ese vehículo muy desarrollado para poder conducirlo, porque las velocidades que desarrollan son mayores que un ciclomotor.

El hecho de poder llevar más personas hace que sea más riesgoso para su frenada y para su tenida también, con lo cual sería interesantísimo el hecho de que sea progresivo el uso de estos vehículos como lo especifica nuestra ley de tránsito.

¿Cuántos chicos, cuántas personas creen ustedes que manejan un ciclomotor y tienen carnet de conducir? ¿Saben ustedes que para manejar ciclomotores hace falta tener el carnet de conducir? Sí, hace falta tener el carnet de conducir.

Y si fuera progresivo el hecho de que conduzco un ciclomotor, 2 años después conduzco una motocicleta hasta 150 centímetros cúbicos y a partir de los 20, 21 años ya puedo estar por encima de los 150 centímetros cúbicos; es una escuela en el aprendizaje y no empezar

directamente con la moto de 150 centímetros cúbicos que es lo que más se ve hoy en el análisis de los accidentes de tránsito que relevamos nosotros desde CESVI Argentina.

El segundo punto son las estadísticas sobre lesiones. De enero a agosto del año 2010 comparando con enero/agosto del año 2011 en las lesiones y esto sale del CESVIMED que es un sistema de medición que tiene CESVI que aúna compañías de seguro, los datos salen de todos aquellos siniestros en los cuales hay lesionados y que la compañía quiere que un doctor controle a esos lesionados que participaron de ese siniestro.

Les comento que el año pasado de enero a agosto, se revisaron aproximadamente 30% de lesionados que conducían en motocicletas y de enero a agosto de este año se revisaron un 34% de personas que conducían motocicletas. Hay un 13% de aumento.

Si vamos a los acompañantes, se revisaron en esas compañías de seguro un 7.5% también en el mismo período de enero a agosto del año 2010 y de enero a agosto del año 2011 se revisaron 8.5, también hay un incremento que si uno hace la división y saca un porcentaje también es del 13%.

Esto no quiere decir que directamente esté relacionado con un aumento de los accidentes de tránsito con motocicleta pero sí acompaña, es algo más, porque si ven ahí abajo justamente en ese recuadro que es lo último que quería mencionar también hay un aumento.

Esto hace poner una alarma, desde el punto de vista de los que relevamos accidentes de tránsito y los que somos técnicos.

Segundo punto y todo relacionado con los jóvenes: picada de menores. Ayer a la noche estaba haciendo un pequeño relato de un accidente que fuimos a relevar a unos kilómetros de la localidad de Esperanza en Santa Fe y tiene en cuenta una picada de moto, un accidente que a principios del 2009 donde quedaron involucrados lamentablemente 3 jóvenes que estaban corriendo una carrera en la ruta provincial 6, colisionaron con un automóvil y lamentablemente 2 de esos jóvenes fallecieron y uno de esos jóvenes estuvo internado durante mucho tiempo y tuvo la amputación de una de sus piernas.

Cuando este año fuimos a la localidad de Esperanza a capacitar a 2500 alumnos por esta problemática de la moto, la bicicleta, el traslado de los chicos, surgió algo muy importante que fue en una charla con gente grande y era que a ese chico apenas salió del hospital sus padres lo primero que hicieron fue regalarle otra vez una motocicleta.

Estábamos pensando que hoy sí tenga más necesidad para este chico tener justamente esa motocicleta por el hecho de que su traslado es más complicado obviamente sin una pierna. Pero volvemos de nuevo a aquellos que somos los mayores y los que controlamos, porque también hay parte de responsabilidad de nuestra parte.

Por último, la circulación de la casa a la escuela y es notable el incremento, tal vez no se ve aquí en Capital Federal pero es notable el incremento en el interior de nuestro país, los chicos que no tienen 17 años yendo a la escuela con motocicleta.

El costo de adquisición de una de estas motocicletas tipo smash 110 150 centímetros cúbicos, al ser tan barato o dar tantas facilidades para poder llegar a las mismas, dejan la bicicleta de lado y se vuelcan a la motocicleta con las modificaciones sobre la misma, con los excesos de velocidades, con la falta de educación que estamos teniendo y donde lamentablemente hace que el chico no tenga una respuesta adecuada desde el punto de vista de su edad madurativa y de crecimiento para la circulación con este tipo de vehículos.

Quiero cerrar esta pequeña presentación con los accidentes con moto o motociclistas, ya no ni por Hernán De Jorge ni por CESVI Argentina ni por relevamiento de accidentes de tránsito ni por el CESVIMED.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial dice en abril de este año en un boletín informativo que los accidentes con motocicletas del 2010 al 2011 pasaron de un 24% a un 31% y esto tiene que ver obviamente con la gran cantidad de motocicletas que se están vendiendo en nuestro mercado.

Por último quiero hablar del control.

¿Cuántos controles conocen ustedes que se le hagan a ocupantes de motocicleta en localidades del interior del país? Seguramente se ve mucho acá en la ciudad de Buenos Aires pero en el interior del país no se ve.

La constatación de las exigencias mínimas. ¿A cuántos se detienen con una motocicleta? Se les exige el carnet de conducir a los que manejan motocicletas por ejemplo a los jóvenes o la cédula verde de la moto, como exigencia también el seguro para la motocicleta mínimo en lo que tiene que ver el seguro contra terceros, la exigencia mínima de la ley de tránsito, Responsabilidad Civil.

Por último, velocidad de circulación. Hace unos días hicimos unas encuestas, ya venimos trabajando hace unos meses, hicimos unas encuestas que me parece sumamente interesante poder comentarles.

Se hicieron encuestas con las empresas que hacen traslado de moto mensajería y que trabajan en el Parque Industrial de Pilar y cerca de Pilar. Les pregunté puntualmente a estos chicos que se conocen generalmente en la jerga como “motoqueros”, les pregunté cuántas multas -porque ellos ingresan a la ciudad de Buenos Aires con las motos- habían recibido en el último año por el ingreso a la ciudad de Buenos Aires por haber excedido velocidades de circulación o haber pasado semáforos en rojo. La respuesta es sumamente interesante: el 6% solamente respondió en forma afirmativa que le había llegado una multa.

Hablado con gente que está trabajando en esto en el interior del país, con gente de tránsito específicamente y gente más cerca de nosotros aquí en estas ciudades grandes y es que solamente en el control para las motocicletas lo que tiene que ver semáforos y exceso de velocidad se hacen multa a un 2% del total. Como total entre automóviles, camiones, micros, colectivos, motos, solamente un 2% recibe multa.

Esto quiere decir que las motocicletas evaden muy fácilmente los controles que están propuestos hoy en día hacia los vehículos, no se puede hacer un control solamente con los mismos elementos que se miden a los automóviles.

Esto venía un poco, si nos va a hacer el control el conductor de la motocicleta que es de tránsito en este caso, no nos puede hacer el control y exigir casco si él está usando una gorra.

Ese es el primer punto, esta persona con casco pero no con patente, esta persona sin casco y sin patente

Este es el que más me llamó la atención, es una foto que sacamos el año pasado aquí en la ciudad de Buenos Aires. La Ministra Nilda Garré justamente prohibió a todo el personal policial que envíen mensajes de texto o hablen con celulares al momento de estar trabajando, una situación muy interesante si estamos hablando de que están conduciendo un vehículo, pero si nos van a controlar y nos van a controlar las exigencias técnicas como por ejemplo una RTO para los automóviles también es interesante que los vehículos que están desde el punto de vista del Estado, estén en buenas condiciones.

No es obviamente para bastardear es simplemente hacer mea culpa de todos nosotros en lo que podemos mejorar, la seguridad vial la mejoramos entre todos, es una frase bastante utilizada pero la mejoramos entre todos.

Necesitamos controles, tenemos que saber que tenemos que ser controlados, es una pata de la mesa y si tienen la posibilidad de llegar a una motocicleta que sea con cuidado y aquellos que se lo van a brindar a menores sepan la responsabilidad que están teniendo justamente estos menores en sus manos, si no conocen lo que es circular en las mismas.