

POLÍTICA PÚBLICA

“Entrega de cascos a motociclistas de poblaciones vulnerables”

Área de Seguridad de Motociclistas

Dirección de Investigación

Accidentológica del Observatorio Vial

Octubre 2021



POLÍTICA PÚBLICA

“Entrega de cascos a motociclistas de poblaciones vulnerables”

Consideraciones generales

Toda política pública que se implementa con el objetivo de cambiar comportamientos de riesgo en la población, como lo es la entrega de cascos, requiere como primera medida conocer el perfil de la población objetivo de dicha política. Esto quiere decir que para que la política resulte efectiva en el cumplimiento de sus objetivos, es necesario primero analizar a quiénes se pretende afectar con las medidas, esto es, comprender las formas de pensar, sentir y actuar de los sujetos. De otro modo, las políticas corren el riesgo de fracasar en el intento de modificar las conductas previamente definidas como problemáticas.

Cabe resaltar que los individuos no son autómatas calculadores. Por el contrario, son actores maleables y emocionales, cuyas decisiones se ven afectadas por elementos contextuales, normas sociales y redes sociales locales, y modelos mentales compartidos. Todos estos factores contribuyen a determinar lo que los individuos perciben como deseable, posible o incluso “pensable” para sus vidas. De aquí la relevancia de conocer la población objetivo y luego actuar en consecuencia, en pos de generar intervenciones efectivas para el cambio conductual.

Diagnóstico

Breve diagnóstico sobre el problema identificado: “Bajo uso de casco en Argentina”.

- **Perfil de motociclistas en Argentina**

Ilustración 1. Perfil de los motociclistas en Argentina



Fuente: Estudio Observacional (ANSV, 2019).

El perfil usuario de motocicleta en el país es mayoritariamente masculino y joven (menos de 35 años).

- **Uso del casco en Argentina**

En Argentina, sólo el 64,2% de las motos circulan con todos sus ocupantes usando el casco (ANSV, 2019).

Según estudios de la ANSV (2017), la mayoría de los motociclistas conocen sobre los riesgos de no usar el casco, sin embargo, gran parte de ellos no lo usa (sobre todo en NEA, NOA y región Pampeana). Las principales razones del no uso del casco, entonces, no se relacionan con la falta de información, sino, con creencias instaladas en los sujetos y en prácticas fuertemente arraigadas.



Razones del no uso de casco:

- Sensoriales: el casco da calor, el casco molesta, el casco tapa la visión.
- Status quo: no se usa el casco porque nadie lo usa.
- Creencias: “si se va cerca, no hace falta usar casco”. “A baja velocidad, no hay riesgo si no se usa casco”.

Asimismo, según los estudios de la ANSV las principales motivaciones para la adquisición de un casco se vinculan con ecuaciones de precio-calidad (que se ajuste a las posibilidades económicas de los motociclistas), y con cuestiones estéticas (que sea de un color que combine con la moto, que les quede bien, que tenga un diseño acorde a la personalidad). Esto quiere decir que en la elección del casco priman cuestiones tanto de racionalidad (precio-calidad) como de emocionalidad (gusto subjetivo). (ANSV, 2017).

Consideraciones para le entrega de cascos

Debe tenerse en cuenta que los cascos que entregará el Estado irán orientados fundamentalmente a los usuarios de motos jóvenes, ya que es éste el segmento etario de mayor uso de la moto en el país. Asimismo, en su mayoría jóvenes de sectores vulnerables, ya que son éstos quienes tienen mayor dificultad para acceder a un casco y, en consecuencia, quienes menos lo usan, según se sabe por estudios sobre el tema (ANSV, 2017). También es muy factible que la entrega de cascos se lleve a cabo en localidades medianas y pequeñas del país (sobre todo del centro y norte del país) donde el uso del casco suele ser muy bajo y los hábitos más difíciles de modificar.

Cualquier política orientada a incrementar el uso del casco (tal como lo es la entrega de cascos de forma gratuita por parte del Estado) debe considerar las características de la población objetivo (jóvenes motociclistas de sectores vulnerables) y el contexto sociohistórico en el cual acontece la misma.



○ **Población objetivo**

- Los jóvenes. Son un grupo vulnerable debido a la alta mortalidad que los caracteriza en cuanto a lo vial, cuyos comportamientos inseguros se basan en una bajísima percepción del riesgo. En este grupo prima mucho la “presión social” y lo que “hace la mayoría”, de modo que es muy difícil cambiar sus hábitos, salvo que se instale una práctica que empieza a ser muy bien vista por el entorno. En el caso del uso de casco, aquellos que no lo usan suelen justificarse en lo que hacen los demás y en creencias instaladas.

- Los motociclistas. Suelen adjudicar a la moto cuestiones simbólicas que se vinculan con “una forma de vida”. La moto es parte esencial en su vida y todo lo relacionado a ella (muchos la modifican a su gusto). Aquellos que usan casco lo llevan de forma “estética”, aduciendo cuestiones tales como la combinación del color del casco con el color de la moto. Los jóvenes motociclistas buscan “un sentido” en el uso de la moto y todo lo relacionado a ella (marca, modelo, tipo de casco, etc.). Los jóvenes buscan “ser vistos” con la moto.

- Aspiracionalidad. Los motociclistas de sectores vulnerables aspiran al vehículo de dos ruedas como su “vehículo personal”. Sobre todo, los más jóvenes aspiran a tener una moto como la que tienen los motociclistas de mayores recursos, en este sentido, los motociclistas de bajos recursos intentan modificar su moto para que parezca de mayor potencia y calidad.

- Sectores vulnerables. La pobreza no es solo un déficit de recursos materiales, sino también un contexto en el que se toman decisiones. La vulnerabilidad puede imponer una carga cognitiva sobre los individuos que hace que les resulte más difícil pensar de manera deliberativa. Quienes todos los días deben destinar gran cantidad de su energía mental a asegurarse el acceso a necesidades básicas como el alimento y el agua potable tienen menos energía para embarcarse en una deliberación cuidadosa que quienes no padecen estas cuestiones. De este modo, es posible que las poblaciones de sectores más vulnerables se vean forzados a recurrir a las decisiones automáticas, en ocasiones éstas en perjuicio de la propia salud, que aquellos que no viven en



dicha situación de vulnerabilidad. En este sentido, los hábitos son más difíciles de cambiar.

- **Contexto sociohistórico**

En este contexto de COVID-19 la asistencia social y la presencia del Estado se revalorizó. No obstante, no es lo mismo la ayuda social para todas las problemáticas sociales identificadas. No es lo mismo la ayuda estatal en comida a una familia vulnerable o la ayuda económica, que en este caso la ayuda para que los que no usan casco lo empiecen a utilizar. En cuestiones de movilidad, donde el vehículo se percibe como un objeto aspiracional y accesible sólo para ciertos sectores de la sociedad, y en donde la siniestralidad vial asociada no se percibe como una problemática social sino como un asunto de índole individual, la relación con la intervención estatal puede ser de diferente naturaleza, pero no por ello de poca relevancia para prevenir la inseguridad vial.



Reflexión final

A modo de reflexión final, puede decirse que el problema del bajo uso de casco en Argentina presenta grandes desafíos para su abordaje. Como se observó, la población de motociclistas presenta ciertas particularidades que hay que conocer muy bien si se pretende afectar sus comportamientos viales, como ser el no uso del casco. Dichas particularidades se vinculan, fundamentalmente, con que la moto (y todo lo relacionado a ella) forma parte de la vida esencial de los motociclistas y toda decisión asociada a su uso es de carácter esencialmente emocional. Todo esto quiere decir que decisiones como el uso del casco (y tipo de casco) tienen una determinación fuertemente social, contextual, y aspiracional, donde la racionalidad pura como determinante queda en segundo plano. En este sentido, puede decirse que, si bien puede ser efectiva la estrategia de entregar cascos a motociclistas que presenten barreras de acceso para incentivar el uso del mismo, no es recomendable que dichos cascos escapen a las cuestiones clave (distinción, estilo, color, individualidad, aspiracionalidad) que en definitiva son las que guían la elección del casco en la población objetivo. Por ende, no se recomienda entregar cascos de estilo masivo y con insignia del Estado (con todo lo que ello puede representar en los usuarios), ya que se podría estar generando resultados contrarios a los buscados.

f t i /InfoSegVial

www.argentina.gob.ar/seguridadvial

**SEGURIDAD
VIAL**



**Ministerio de Transporte
Argentina**