

## **Protección de motociclistas**

### **Exhortan a obtener únicamente cascos homologados y certificados por Facultad de Ingeniería**

**A partir del decreto que rige desde el 2 de junio no se pueden comercializar, fabricar, ni importar cascos que no estén homologados por el Instituto de Ensayo de Materiales de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de la República, anunció el presidente de UNASEV, Gerardo Barrios. Asimismo, informó que el 1º de diciembre del 2010 vence el plazo para renovar los cascos que no cumplan con las normas establecidas.**

Mediante investigaciones realizadas por el Instituto de Ensayo de Materiales de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de la República (UDELAR), se comprobó que hay un porcentaje muy alto de cascos que no reúnen las condiciones mínimas de seguridad, indicó el presidente de la Unidad de Seguridad Vial (UNASEV), Gerardo Barrios.

A partir del decreto que empezó a regir a partir del 2 de junio no se pueden comercializar, ni fabricar, ni importar cascos que no estén homologados en la Facultad de Ingeniería. Asimismo, a partir del 1º de diciembre del 2010 no se pueden utilizar estos cascos en la vía pública, según informó Barrios.

Expresó que, lamentablemente durante años, se comercializaron en nuestro país cascos que no reunían las condiciones necesarias para proteger a los motociclistas. Exhortó a todas las instituciones tanto públicas como privadas, para promover que la población obtenga cascos homologados.

En este sentido, Barrios recomendó a cada departamento, a cada localidad que vea la manera de establecer un plan recambio. Con esta iniciativa es posible el ahorro de mucho dinero en gastos de salud, por personas politraumatizadas por no utilizar el casco. Sostuvo que se gastan 20 mil dólares por cada traumatizado grave en la cabeza, en las unidades de terapia intensiva. Asimismo, señaló que es un delito comercializar cascos que no tengan el sticker de la Facultad de Ingeniería. Informó que este centro de estudios homologa a un mejor nivel que otras homologaciones internacionales.

Por su parte, el Ingeniero Blas Melissari (UDELAR) realizó una demostración de las pruebas a las que se someten los cascos. Explicó que los mismos se chequean de diferentes maneras: la primera, es una inspección visual porque la norma establece determinadas condiciones que debe cumplir. Luego se hacen pruebas sobre el sistema de sujeción, que es

medir la capacidad que tiene el casco de soportar cargas y de amortiguar los golpes. Y después, ensayos de inflamabilidad en distintas condiciones.

Por otro lado, el profesional indicó que desde hace un año se vienen implementando estas pruebas. En primera instancia, los fabricantes o importadores traen nueve ejemplares de un modelo, los mismos se estudian y si se llegan a conclusiones positivas, el modelo resulta aprobado. Después de eso, el fabricante trae lotes y los integrantes de la Facultad retiran muestras. Luego de esto, se verifica que son los mismos cascos que se trajeron de muestra y se les coloca el sello para homologar los mismos.

El experto informó que entre agosto y marzo falló casi el 80% de los cascos presentados, pero agregó que luego se invirtió la situación y sucedió que ese mismo porcentaje estuvieron correctos.