

<<< Novedades del sitio >>>

- | [De vacaciones con un conductor seguro](#) (05.12.00) |
- | [Accidentes de Tránsito, Reporte Nacional e Internacional](#) (03.11.00) |
- | [Velocidad, Sus límites](#) (04.10.00) |
- | [Niebla y Conducción](#) (04.08.00) |
- | [Costo de los accidentes del tránsito](#) (04.07.00) |
- | [Verdades y mentiras sobre el cinturón de seguridad](#) (22.05.00) |
- | [Por favor, que el árbol no tape al bosque!](#) (26.04.00) |
- | [Pascuas y accidentes de tránsito, 10 consejos de seguridad](#) (17.04.00) |
- | [Disculpe "la inseguridad" estamos trabajando para Ud.](#) (20.03.00) |
- | [Seguridad Vial en Argentina](#) (06.03.00) |
- | [Distribución territorial y costo de los accidentes de tránsito](#) (10.01.00) |
- | [Accidentes Viales en la Argentina en 1999](#) (05.01.00) |
- | [Informe Estadístico Accidentológico \(parcial\)](#) |

>>> DE VACACIONES CON UN CONDUCTOR SEGURO

Un viaje imaginario, conducido por un "conductor seguro", nos permitirá conocer cuales son las estrategias que permiten a gran cantidad de familias cada año disfrutar de las vacaciones desde el momento mismo de salir de sus casas

Luego de un largo año de trabajo, un conductor se dispone a disfrutar de unas merecidas vacaciones, todo está listo. El motor a punto, el tanque de combustible lleno, los apoyacabezas regulados a la altura de la línea de los ojos, el matafuego de 1 kilo se encuentra cargado y bien asegurado, el juego de balizas en el baúl, el líquido de freno en el nivel correcto, el tren delantero revisado y las ruedas alineadas, balanceadas y con la presión y el dibujo correspondiente (más de 1,6 mm de profundidad del dibujo) todo ello, para lanzarse por las autopistas y rutas de Argentina. La consigna es que llegue sano y salvo, él y su familia, lo cual no es poco para un país que tiene un promedio de 29 muertos por día en los meses de verano.

LO QUE HAY QUE LLEVAR

El conductor se apresta a revisar por última vez si lleva toda la documentación que exige la Ley Nacional de Tránsito: un Documento de Identidad, la Licencia de Conducir, la Cédula de Identificación del Vehículo (cédula verde), comprobante de pago de la patente,

constancia de la Revisión Técnica Obligatoria en vigencia (para aquellas jurisdicciones en que rija el Sistema de RTV) y el certificado de seguro vigente. Su hijo, menor de 10 años, pese a las protestas será ubicado en el asiento trasero, con el correa correspondiente. Una golosina a cambio, es una buena estrategia. Luego de ello el conductor se coloca el cinturón de seguridad y observa que todos los demás ocupantes del vehículo lo tengan debidamente colocado. Son las cinco de la tarde y gran parte del viaje se va a hacer de noche. Allá va nuestro conductor. Por una avenida sale rápido de la ciudad. La velocidad máxima es de 60 kilómetros por hora. Un vehículo desde la derecha en un cruce sin semáforos ni señales intenta realizar el cruce de la avenida y que mejor que comenzar a respetar las prioridades como buen caballero que es al frente del volante. Adelante, usted tiene prioridad por venir por la derecha, piensa nuestro conductor.

LA AUTOPISTA

Es hora de que tome la autopista, ingresando a la misma con cuidado y con el giro izquierdo colocado, va posicionándonos en el carril adecuado a su velocidad. Sabiendo que el carril izquierdo se utiliza para el desplazamiento a la máxima velocidad permitida (la señalizada) y para maniobras de sobrepaso. El sol comienza a caer, encegueciendo sus ojos; el parasol y unos lentes oscuros, le ayudan a una mejor visión en esta etapa crítica del día, donde junto con el amanecer se producen gran cantidad de accidentes, por dichas causas.

LA RUTA

A poco de tomar la ruta, y luego de haber recorrido casi dos horas, realiza su primera parada, la cual se repetirá en intervalos similares, y que servirán para una rápida visita al baño, tomar una bebida fresca y sin alcohol, pero fundamentalmente para distender el cuerpo y oxigenarlo, cambiando de ambiente. Nuestro conductor aprovecha además para controlar que todo se encuentre en condiciones (aceite, agua, combustible, neumáticos, etc.), regulando además las luces para no molestar a los otros conductores, cuando se torne necesario utilizarlas. Una vez en camino, y cuando los chicos comienzan a conciliar el sueño, es hora de poner una música agradable, y climatizar adecuadamente el habitáculo. La posición de conducción es un punto importante, al igual que la posición de las manos frente al volante, que deberá ser, agarrando al mismo con las dos manos, en la posición de las agujas del reloj a las 10 horas, 20 minutos. Delante suyo un camión, con escasas luces, circula a una velocidad más que reducida, es hora de que realice una de las maniobras de mayor riesgo, el adelantamiento. Ubicado a considerable distancia de separación del camión, mira el retrovisor, coloca luz de giro izquierda, y observando que no vengan vehículos de frente, o que se aproxima a una encrucijada, curva, puente o lugar peligroso, entonces recién allí hace un destello de luces frontales y comienza a adelantar, volviendo a su mano con la luz de giro derecha colocada. La presencia de animales sueltos se constituye en un peligro potencial, por ello conduce estando atento a lo que pueda suceder, sabiendo que a 100 kilómetros por hora, recorre 28 metros por segundo y que su tiempo de reacción antes de realizar cualquier maniobra es de aproximadamente de 2 segundos.

CONDUCIENDO CON LLUVIA

De pronto, una lluvia de verano lo sorprende en pleno camino. La calzada comienza a perder la adherencia que tenía antes de comenzar a llover y por lo tanto, en caso de frenada brusca, su distancia de detención aumentará casi al doble. La visibilidad disminuye y por ende deberá adecuar la velocidad a tal circunstancia. Los limpiaparabrisas funcionan bien, debido a que antes de partir los controló debidamente. En caso de haber sido demasiada la lluvia, estará dispuesto a parar en un lugar seguro, nunca en la banquina, que es un lugar de circulación auxiliar a ser utilizado en caso de extrema necesidad y si el vehículo no puede movilizarse más allá. Las balizas del vehículo no las enciende mientras circula con lluvia o niebla, ya que el mensaje principal que transmiten, es que el vehículo se encuentra detenido o realizando una maniobra

peligrosa.

ES HORA DE COMER

Es una buena oportunidad para parar a comer, aparece una parrilla tentadora, los lechones se doran al asador y lo que primero viene a la mente de nuestro conductor es un buen "tinto". Nada de eso afirma. La comida será muy liviana y la bebida sin alcohol, pese a que la Ley establece un máximo tolerable de 0,5 gramos de alcohol por litro de sangre, lo recomendable es no tomar ni una gota de alcohol. Ya que de lo contrario de ingerir alcohol contribuirá a aumentar nuestro tiempo de reacción y favorecerá a un enemigo del conductor: el sueño.

LLEGAMOS A DESTINO

Una vez terminada la comida, nuestro conductor retoma nuevamente la ruta. Pese a que la demarcación horizontal de la ruta es muy buena, observa como conductores desaprensivos realizan sobrepasos en lugares donde la doble línea amarilla lo prohíbe. De pronto, la ruta se transforma en avenida, siendo un signo de que ha llegado al destino. Es momento de adecuar la velocidad, ya que al estar circulando tantas hora a velocidades mayores, el conductor tarda en adaptarse al cambio. Nuevamente los semáforos comienzan a hacer sentir su presencia. Nuestro conductor ha llegado. Su viaje no ha tenido riesgos. Seguramente llegaría a destino unos minutos antes si no hubiera tenido en cuenta la prevención. Pero también los riesgos se hubieran multiplicado, dando lugar a que ocurriera un accidente. Entonces, esos minutos no habrían servido para nada.

>>> ACCIDENTES DE TRÁNSITO, REPORTE NACIONAL E INTERNACIONAL

Con los Datos 1998 consolidados por Naciones Unidas (Report 2000 - ONU/ECE), el Departamento de Accidentología del ISEV ha desarrollado un Estudio comparado de los temas más destacados de la siniestralidad vial mundial. El presente es un resumen de los mismos:

PAIS	MUERTOS EN EL TRANSITO, 1998	TASA MORTALIDAD CADA 100.000 HAB.	TASA MORTALIDAD CADA 1.000.000 VEHIC.
ALEMANIA	7792	9,5	176
ARGENTINA	10922	29,86	1712
ESPAÑA	5957	15,17	304
ESTADOS UNIDOS	41471	15,34	198
FRANCIA	8437	14,37	263
ISRAEL	548	9,07	343
PORTUGAL	1865	19,73	---
POLONIA	7080	18,31	672
RUSIA	29021	19,83	1286
SUECIA	531	6,00	128

El "accidente del tránsito" es un flagelo social que mayor afectación produce al desarrollo

económico de una nación cuanto más alta es su incidencia en las franjas etarias de la juventud. Particular relevancia merece la macro-franja de 0 a 24 años de edad:

PAIS	MUERTOS EN EL TRANSITO, 1998	% MORTALIDAD DE 0 A 24 AÑOS.
ALEMANIA	7792	30,63 %
ARGENTINA	10922	39,80 %
ESPAÑA	5957	27,34 %
ESTADOS UNIDOS	41471	30,10 %
FRANCIA	8437	29,80 %
ISRAEL	548	33,94 %
PORTUGAL	1865	29,75 %
POLONIA	7080	-----
RUSIA	29021	22,87 %
SUECIA	531	22,03 %

Dentro del Factor Humano merecida consideración recibe la influencia del alcohol . Naciones Unidas lo pondera en dos (2) variables: Su incidencia comprobada en los siniestros, y su incidencia comprobada en aquellos siniestros con consecuencias mortales. Esta última, la más importante, fue para 1998 la siguiente:

PAIS	MUERTOS EN EL TRANSITO, 1998	% INCIDENCIA DE ALCOHOL COMPROBADA.
ALEMANIA	7792	14,29 %
ARGENTINA	10922	NO REGISTRA DATOS FIABLES
ESPAÑA	5957	NO DENUNCIA DATOS
ESTADOS UNIDOS	41471	39,3 %
FRANCIA	8437	NO DENUNCIA DATOS
POLONIA	7080	20,52 %
RUSIA	29021	21,08 %
SUECIA	531	6,96 %

Un dato significativo relacionado con la siniestralidad vial es el índice de motorización (cuantos habitantes por vehículo) de una sociedad. Para 1998, fue el siguiente:

PAIS	INDICE DE MOTORIZACION
ALEMANIA	1,85
ARGENTINA	5,73
ESPAÑA	2,00
ESTADOS UNIDOS	1,29
FRANCIA	1,83
POLONIA	3,67
RUSIA	6,48
SUECIA	2,13

DATOS ACTUALES ARGENTINA

AÑO	1999	2000
ACTUALIZADO A MES:	12	10
MUERTOS (ACUMULADO ANUAL)	9386	7565
HECHOS (ACUMULADO ANUAL)	5957	27,34 %
	PROMEDIO	PROMEDIO
MUERTOS DIARIOS	26	25
MUERTOS MES	782	757
HERIDOS DIARIOS	36	44
HECHOS	589	667

FUENTES: STATISTICS OF ROAD TRAFFIC ACCIDENTS IN EUROPE AND NORTH AMERICA -

REPORT UN/ece 2000 - Naciones Unidas -/ Propias: Delegación ISEV España y Banco Privado de

Datos Siniestrales ISEV - Depto. ACCIDENTOLOGIA

Octubre de 2000.-

Eduardo A. Bertotti Director ISEV

>>> VELOCIDAD, SUS LIMITES

La vida actual transcurre de una forma rápida y veloz. El hombre siente, a menudo, la necesidad de desenvolverse con premura en las actividades que realiza, experimenta urgencias que, desea satisfacer de inmediato.

El automóvil, le permite desplazarse de un lugar a otro, acortando las distancias y, los avances tecnológicos alcanzados por la industria automotriz, le ofrece vehículos muy veloces que, lo trasladan rápidamente.

La tentación que implica la "velocidad", es algo que no podemos desconocer, porque

muchas personas la experimentan como un placer que quieren sentir y disfrutar.

Sin embargo, sabido es que, el hombre se enfrenta muchas veces con la necesidad de reprimir sus deseos individuales en función de un bien común. La vida en sociedad nos lleva a ello.

Quien conduce vehículos en la vía pública, debe ajustar su accionar a las normas de tránsito establecidas y, esto es válido también, para la velocidad de circulación. No podemos circular a cualquier velocidad, existen límites que han sido impuestos para favorecer la seguridad de las personas, teniendo en cuenta las características de las vías, el tipo de camino, su estructura, presencia de obstáculos, etc.

Si bien existen límites generales, a veces se establecen determinadas velocidades particulares, en función de situaciones propias que presenta un tramo. Por ejemplo: la velocidad máxima permitida por la Ley Nacional de Tránsito para circular con un vehículo particular por una ruta en zona rural, es de 110 km/h, sin embargo, podemos encontrar por el camino una señal que disponga como límite máximo el de 60 Km/h, ésta será entonces la velocidad a la que acomodaremos nuestra conducción, porque para ese tramo en particular, las autoridades encargadas del tránsito, han visto prudente reducir el límite general.

Los límites que se establecen, no se fijan de manera caprichosa o arbitraria, determinadas razones fundamentan su aplicación. Existen razones físicas (pendiente del camino, ondonadas, etc.), razones que atienden a la afectación del vehículo (de 80 km/h para el transporte de carga de mercancía peligrosa, de 90 km/h para los vehículos afectados al transporte de pasajeros, etc.) o por cuestiones eventuales, como es el caso de reparaciones u obras en las vías de circulación.

De lo expuesto surge, como cada conductor necesita estar atento a las indicaciones que, en materia de velocidad, le indiquen las señales de tránsito que se encuentran emplazadas a lo largo de su recorrido. Dado que son ellas, las encargadas de transmitirle el mensaje sobre la velocidad a la que podrá circular.

Los límites máximos establecidos por la Ley Nacional de Tránsito N° 24449, son los que a continuación transcribimos.

VELOCIDAD MAXIMA

a) En zona urbana

En calles: 40 km/h

En avenidas: 60 km/h

En vías con semaforización coordinada y sólo para motocicletas y automóviles: la velocidad de coordinación de los semáforos

b) En zona rural

Para motocicletas, automóviles y camionetas: 110 km/h

Para microbús, ómnibus y casas rodantes motorizadas: 90 km/h

Para camiones y automotores con casa rodante acoplada: 80 km/h

Para el transporte de sustancias peligrosas: 80 km/h

En semiautopistas, para motocicletas y automóviles: 120 km/h

En autopistas, para motocicletas y automóviles: 130 km/h

En encrucijadas urbanas sin semáforos: velocidad precautoria no superior a 30 Km/h

En pasos a nivel sin barrera ni semáforos: no superior a 20 km/h

En proximidad de establecimientos escolares, deportivos o de gran afluencia de personas:

no mayor a 20 km/h

Recuerde: Más allá de los límites legales establecidos, todo conductor debe ajustar la velocidad, de manera de poder mantener en todo momento, el control y dirección de su vehículo.

>>> NIEBLA Y CONDUCCION

Entendiendo que la niebla es un fenómeno natural de características propias y variables, la cual genera condiciones de riesgo a la circulación; es necesario además de arbitrar estrategias para lograr una conducción segura, el contar con un lenguaje claro y preciso entre los conductores que no potencie aún más, el riesgo que se intenta evitar.

Es en este sentido que el Instituto recomienda a aquellos organismos que tengan vinculación con la temática vial, así como también a empresas concesionarias viales, medios de difusión y conductores, a difundir mensajes "unívocos" de seguridad, teniendo como base lo que determina la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial. La Ley 24.449 y su Dto. Reglamentario 779/95, presentan los siguientes artículos vinculados a la temática de la niebla:

-Queda prohibido a cualquier vehículo colocar o usar otros faros o luces que no sean los taxativamente establecidos en esta ley, salvo el agregado de hasta dos luces rompeniebla (faros antinieblas) (Art. 31 - Ley 24.449)

-La luz alta debe ser cambiada por baja durante la noche si hubiera niebla (Art. 47 - Ley 24.449)

-La maquinaria especial que transite por la vía pública, no puede hacerlo si hay niebla (Art. 62 - Ley 24.449)

Como puede apreciarse, en ningún momento la Ley Nacional de Tránsito, hace alusión a que se deban colocar las luces intermitentes de emergencia (mal llamadas balizas) cuando se circula con niebla. Dichas luces, tienen un fin específico el cual es el siguiente:

-Deben usarse para indicar la detención en zona peligrosa o la ejecución de maniobras riesgosas (Art. 47 - Ley 24.449)

-En zona rural el servicio de transporte de pasajeros para recoger o dejar a los mismos debe ingresar en la dársena correspondiente, de no existir ésta se detendrá sobre la banquina, utilizando sus luces intermitentes de emergencia (Art. 48 - Dto. 779/95)

Por otra parte, si un conductor conduciendo con niebla, advirtiera delante suyo la presencia de un vehículo que tiene las luces intermitentes de emergencia, no podría distinguir si está detenido o si en cambio está en movimiento. Esta información resulta fundamental a efectos de instrumentar la maniobra correspondiente. Los siguientes son consejos destinados a un conductor que deba circular con niebla.

La niebla presenta los siguientes riesgos:

- 1) Reducción de la visibilidad del camino y su entorno
- 2) Disminución de la percepción de posibles obstáculos

10 estrategias seguras, para conducir con niebla:

- 1) Reducir la velocidad por debajo de las máximas permitidas
- 2) Adecuar la velocidad de manera que se pueda detener el vehículo, en el espacio de la vía que se ve por delante
- 3) Aumentar las distancias de seguridad con el vehículo de adelante (a mayor distancia, mayor margen de maniobra)
- 4) Evitar los encandilamientos
- 5) Encender (tanto de día como de noche), las luces bajas de nuestro vehículo. Las luces altas, rebotan contra la niebla y producen autoencandilamiento que debe ser evitado
- 6) Si el vehículo posee faros antinieblas traseros, encenderlos sólo con niebla densa, ya que puede deslumbrar a los otros usuarios
- 7) Encender, periódicamente, el limpiaparabrisas, debido a que la niebla va depositando unas gotas casi imperceptibles sobre el vidrio, que disminuyen aún más la visibilidad
- 8) Respetar las indicaciones de las señales verticales y horizontales (especialmente las vinculadas a la niebla)
- 9) En caso de ser casi nula la visibilidad, detener la marcha en un lugar seguro, fuera del camino y banquina (préstamo, estación de servicio, etc.)
- 10) No encender las luces intermitentes de emergencia ("balizas").

RECUERDE: Los accidentes de tránsito en días de niebla, pueden ser evitados. Pese a que la niebla responde a factores ambientales, la causa de los accidentes de tránsito es humana en un 70 %.

Buenos Aires, agosto de 2000.

| [Ir arriba](#) |

>>> COSTO DE LOS ACCIDENTES DEL TRÁNSITO

Departamento Accidentología > Área Estadística

Determinar los Costos que los Accidentes del Tránsito demandan a toda la sociedad en su conjunto no resulta una tarea sencilla. Muchos de los valores a considerar no pueden obtener una ponderación precisa en función de la gran dispersidad de criterios a la hora de fijarlos en los casos concretos. Rubros tales como "lucro cesante" y "daño moral" por la pérdida de vida o las disminuciones de las capacidades físicas o psíquicas de los lesionados obtienen valores totalmente dispares (a similar perjuicio) en las jurisdicciones del país resultando imposible, literalmente hablando el determinar valores promedio. Algo parecido ocurre con rubros referente al daño material producido al vehículo y a la infraestructura en cuanto a su reparación. "Mano de Obra" y "materiales", "estructuras", "repuestos" o "piezas de recambio", etc. son, si bien más mensurables, valores afectados por condiciones coyunturales y regionales del mercado. Conscientes de ello, pero preocupados al fin, por generar herramientas útiles para la meritución de los costos económicos que la problemática le genera a la sociedad, el ISEV ha desarrollado un primer paso en la materia, imitando metodologías internacionales probadas en la confección de una MATRIZ DE COSTOS BASICOS SOCIALES derivados de los accidentes GRAVES del tránsito.

Debe quedar muy en claro que los resultados de la aplicación de dicha MATRIZ, son el PISO

MINIMO que le cuesta a la sociedad el accidente vial GRAVE, en forma DIRECTA y prácticamente INMEDIATA. El costo TOTAL, que incluye además a la inmensa cantidad de accidentes leves supera largamente la cifra que se alcance con esta matriz.

Sin embargo, para el objetivo que perseguimos, que no es otro que comparar lo que se pierde con lo que se invierte en el tema, este COSTO MINIMO SOCIAL, basta y sobra.

Ahora bien, queremos expresar en forma breve y muy simple cuales son los factores que considera la matriz:

1. RESPECTO AL FACTOR HUMANO: Tres son los valores BASE establecidos (VIDA, DISMINUCION PERMANENTE, DISMINUCION TEMPORAL), asignándoles un valor promedio (de variabilidad periódica) base y limpio de toda consideración de las variables (edad, expectativa de sobrevivencia, patrimonio, profesión, etc.) que determinan montos por los rubros mencionados de "daño moral" y "lucro cesante".

2. RESPECTO AL FACTOR VEHICULO: Se toma como valor base el porcentaje afectado del valor de mercado del vehículo. No se incluyen los costos derivados de la reparación ni el lucro cesante en función de actividad comercial del mismo.

3. RESPECTO AL FACTOR AMBIENTE: Solo se toma en cuenta el valor del daño emergente en señales viales, estructuras, superficie de calzada. No se incluyen valores de reposición o reparación.

4. RESPECTO A COSTOS DE SALUD PUBLICA: Se consideran valores mínimos de traslados de víctimas, intervención primaria, internación y recuperación. No se consideran los costos de rehabilitación ni la pérdida de expectativa laboral.

5. RESPECTO A COSTOS ADMINISTRATIVOS LEGALES: Solo se consideran los básicos de la etapa sumarial y penal/correccional del proceso, es decir traslado y guarda provisoria de los vehículos siniestrados, relevamiento policial, costas, honorarios periciales y profesionales (fiscalía y defensoría).

NOTA: Mensualmente se actualiza la tabla de costos. Consulte el [informe estadístico accidentalológico](#).

Buenos Aires, 4 de junio de 2000.

| [Ir arriba](#) |

<<< <<< >>> >>>

>>> VERDADES Y MENTIRAS SOBRE EL CINTURÓN DE SEGURIDAD

Las razones que se esgrimen para no usarlo, carecen de base científica. Aunque su uso ha ido incrementándose paulatinamente año tras año, aún hay quien manifiesta

temores o creencias de todo tipo para "no" utilizarlo.

1- "No quiero quedarme atrapado por el cinturón. Es mejor salir despedido del vehículo". Salir despedido del vehículo es 25 veces más peligroso. Con cinturón hay muchísimas más posibilidades de permanecer consciente y poder salir por uno mismo.

2- "Si el vehículo se incendia o queda sumergido en el agua, podría quedar atrapado". Sin cinturón uno puede golpearse y quedar inconsciente, lo cual dificultará aún más salir de una situación de fuego o inmersión. Además este tipo de hechos ocurre en el 0,16 % y 0,3 % respectivamente del total de accidentes, sin perjuicio que el cinturón se quita en 0,5 segundos y con una sola mano

3- "Sólo lo utilizo si voy adelante. No hace falta utilizarlo en los asientos traseros". Un ocupante trasero sin cinturón tiene muchas probabilidades de salir despedido si el vehículo vuelca o gira bruscamente. Además, puede aplastar a los pasajeros de adelante aunque ellos lo lleven puesto.

4- "En ciudad no es necesario, nunca voy a tener un accidente grave". En velocidades reducidas, el cinturón puede marcar la diferencia entre quedar herido o completamente ileso. Además las pruebas dinámicas (crash-test) se hacen a 50 km./h., ya que aproximadamente el 75 % de los accidentes son a menor velocidad que 50 km./h. A 30 km./h. , pueden ser fatales y a 10 km./h., pueden causar lesiones leves y faciales.

5- "En condiciones normales y con el cinturón colocado, puedo tocar el tablero con la cabeza, así que no puede ayudarse en un accidente". El diseño del cinturón permite moverse mientras no ocurre nada, pero en una colisión o una frenada brusca, sus mecanismos se bloquean, evitando que los ocupantes se golpeen o salgan despedidos.

6- "Sólo hago viajes cortos y por ello no es necesario". El accidente siempre es inesperado, no sucede necesariamente cuando ya se han recorrido muchos kilómetros, sino que puede ocurrir al salir de casa.

7- "Es incómodo. No me deja moverme y me produce angustia". Los cinturones actuales ejercen una tensión mínima sobre el cuerpo, excepto en caso de accidente, cuando realmente se necesita que éste se mueva lo menos posible

8- "En caso de accidente, puedo sujetarme yo solo con las manos". No es cierto. A sólo 50 km./h., no hay forma alguna de que los brazos y las piernas puedan sujetarnos, ya que un choque a esa velocidad es como tirarse desde un segundo piso. Un impacto a 20 km./h., equivale a una fuerza 6 ó 7 veces superior al peso de la persona. Equivale a 300 ó 450 Kg, contra 50 Kg que resisten brazos y 100 Kg, que resisten las piernas.

9- "Tengo airbag, no necesito cinturón de seguridad". El air-bag no sustituye al cinturón. Por el contrario, es su complemento ideal y está diseñado para que actúen juntos. Además, el air-bag sólo se abre en choques de cierta violencia.

10- "A la gente que va conmigo le molestaría que le dijera que se pusiera el cinturón". Las encuestas indican que la gran mayoría de la gente se pondría el cinturón sólo con que el conductor se lo pidiera. Es por su propio beneficio y usted como conductor debe ejercer una autoridad psicológica para convencer de la utilización del cinturón".

11- "Conozco casos en los que el cinturón produce lesiones". Es cierto, algunas lesiones van ligadas al uso del cinturón, pero son mucho más graves y más probables las que se producen por no llevarlo.

Buenos Aires, 22 de mayo de 2000.

| [Ir arriba](#) |

<<< <<< >>> >>>

>>> POR FAVOR : ¡QUE EL ARBOL NO TAPE AL BOSQUE!

Vemos con preocupación que Argentina, en materia de accidentes y Seguridad Vial, es un "país tartamudo", es decir, ¡otra vez empezamos a "transitar" los caminos ya recorridos!. El accidente ocurrido esta semana en el barrio de Pompeya, por su espectacularidad y consecuencias nos hace recordar el acaecido varios años atrás en la esquina de Cabrera y Mario Bravo. Y su tratamiento es similar.

Todos nos preocupamos por conocer las causas del accidente y en cuantos participan los "colectiveros". Y ahí nos quedamos... A lo sumo durante una semana hablaremos de ese tema puntual, comportándonos como verdaderos "chicatos" que no ven más allá de la punta de su nariz. Y después el olvido (¿Quién se acuerda de Cabrera y Mario Bravo?). Por ahora cerramos la jornada con la sensación de que los "colectiveros" tienen el patrimonio de la culpa de los accidentes viales.

Y pasado mañana, en otro siniestro espectacular, una "moto" atropellará a dos niños. Entonces la culpa será, por esos días, de los "motoqueros". Y así sucesivamente desfilarán por el "banquillo temporal" camioneros, ciclistas, peatones, "pisteros", etc., etc., etc. Ni hablar cuando se trata de alguien con cierta popularidad. Al principio es un "drama" nacional, nos rasgamos las vestiduras frente a la "fatalidad" (sic), pero con el tiempo pasa a ser un dato biográfico (casi una anécdota). ¿Quién se acuerda de que murió Mónica Jovet, Ibáñez, Monzón, por citar algunos entre artistas, deportistas, Gobernadores, Diputados y los hijos de tantos famosos?. Pues murieron de lo mismo que fallecieron y fallecen tantos Perez, Fernández y Garcías de nuestra sociedad: **A CAUSA DE LA ENFERMEDAD SOCIAL DEL TRANSITO Y DE NUESTRA VERDADERA INCULTURA VIAL.**

Argentina, en estos últimos meses se "ha dormido" en materia de Seguridad Vial (y estamos retrocediendo). Se eliminó la Subsecretaría de Seguridad Vial de la Nación, por razones de gasto público, cuando no tenía siquiera presupuesto y se había creado para atacar un problema que le genera a la sociedad un costo anual cercano a los **CINCO MIL MILLONES DE DOLARES** (Ejemplo 1999).

Lo peor es que aún no se ha dispuesto que área del Gobierno tomará a su cargo las funciones que ella tenía. Por eso HOY la responsabilidad se diluye entre todas las autoridades que "arriman" al tema (Interior, Salud Pública, Transporte, etc). Y a la hora de asumirla el cuento del Gran Bonete... ¿Yo señor?. La historia ("chiquita") dirá que el martes 25 de abril murieron dos personas en un accidente de tránsito en el porteño barrio de Pompeya. Lo que no dirá es que ese mismo día murieron otras 25 personas en todo el territorio del país en otros accidentes. La historia ("chiquita") dirá también que los funcionarios "X", "Y" y "Z" declararon en referencia al accidente de Pompeya:¿Yo Señor?. Pero nadie pregunta por los muertos en accidentes de tránsito de todos los benditos días en este bendito país. No importa. La respuesta sería la misma.

Eduardo BERTOTTI - DIRECTOR

Buenos Aires, 26 de abril de 2000.-

>>> PASCUAS Y ACCIDENTES DE TRANSITO

10 consejos de seguridad

Como todos los años, estas fiestas representan el traslado masivo de personas, lo cual ha generado en muchas ocasiones ser titular de diarios por la imprudencia que se vive en nuestras rutas.

Argentina, en lo que va del año, debe lamentar la muerte de 2504 personas (Enero a Marzo), habiendo finalizado el año **1999** con **9386 muertos** por accidentes de tránsito. Por estas razones es que el **Instituto de Seguridad y Educación Vial**, una vez más, con la ayuda de los medios de difusión, intentará prevenir por medio de los siguientes 10 consejos:

- 1** - Controlar el estado general del vehículo (en talleres reconocidos y utilizando repuestos originales), regulando las luces delanteras y controlando la presión de los neumáticos. Un faro bien alineado y con una lámpara original alumbra con luz baja 75 mts., en tanto que una lámpara no original, alumbra en muchos casos 40 mts.
- 2** - Utilizar todos los ocupantes del vehículo el cinturón de seguridad, teniendo en cuenta que un impacto a 50 km./h., es equivalente a una caída libre de un cuerpo desde una altura de 10 mts. No dejar objetos sueltos dentro del vehículo.
- 3** - Dormir adecuadamente antes de comenzar un viaje. No es recomendable cortar el ciclo normal de sueño (Ej. Salir a las 4 de la mañana, cuando todos los días quien conduce se despierta a las 8 de la mañana).
- 4** - En viajes largos, realizar paradas cada 200 km. El cuerpo necesita cambiar de ambiente a efectos de evitar fatiga en la conducción.
- 5** - Ingerir en el trayecto bebidas sin alcohol y alimentos livianos.
- 6** - Recordar que desde que vemos por ejemplo un árbol caído en el medio de la ruta hasta que apretamos el pedal del freno, transcurren aproximadamente 2 segundos; recorriendo en ese lapso de tiempo, 56 mts. si nuestra velocidad es de 100 km./h. A esta distancia habrá que sumarle además la distancia de frenado, que es de 50 mts.
- 7** - Respetar las velocidades máximas. Recordando en todo momento los metros que recorreremos por segundo (Ej. A 50 km./h., recorreremos 14 mts/seg.; a 100 km./h., recorreremos 28 mts./seg.)
- 8** - Una mayor velocidad genera, disminución del campo visual, aumento de la tensión y por ende fatiga, aumento en el proceso de información-respuesta, aumento de la distancia del tiempo de reacción, aumento de la distancia de frenado, disminución de la adherencia en caso de lluvia (hidroplaneo), mayor consumo de combustible y por sobre todas las cosas aumento de las consecuencias de los accidentes.
- 9** - Evitar adelantamientos innecesarios, y en caso de efectuarlos, utilizar la estrategia denominada RSM, que significa: RETROVISOR (ver por el mismo), SEÑAL (colocar la luz de giro correspondiente y advertir con destello de luces al vehículo que se intenta adelantar) y Maniobra (Ejecutar la misma, con seguridad, rápidamente y volviendo cuanto antes al carril, evitando "cortar" al vehículo adelantado)
- 10** - Calcular constantemente la distancia de seguridad con el vehículo de adelante, de la siguiente manera: Se calcula contando segundos (1101, 1102, 1103). Se debe comenzar a contar a partir del instante en que el paragolpe trasero del vehículo de adelante deje

atrás un punto fijo de referencia en la ruta o cerca de ella (ej.: un poste, una señal de tránsito, una franja de alquitrán, una sombra fija, etc.). Si las condiciones de visibilidad son adversas, se recomienda contar hasta mil ciento seis.

| [Ir arriba](#) |

<<< <<< >>> >>>

>>> DISCULPE LA INSEGURIDAD, ESTAMOS TRABAJANDO PARA USTED

Desde un tiempo a esta parte, el color naranja del señalamiento transitorio de obras, se ha comenzado a ver más periódicamente.

Conos, cintas de peligro, vallas, cascos y otros elementos, "intentan" advertir al usuario de la vía pública, (peatones y conductores) que se está frente a la presencia de una ZONA DE OBRAS.

Ahora bien, si observamos detenidamente esa supuesta "zona de obras", podremos sin lugar a dudas encontrar una escasa o inexistente información preventiva, también podremos observar la carencia de material reflectivo en los dispositivos de seguridad, que permitirán en horas de la noche, ser visualizado por los conductores.

También encontraremos barriles metálicos pintados, "baldes" iluminados interiormente por una lámpara eléctrica, señales que no corresponden a la normativa legal, etc. etc. Esta realidad, ha llevado a que en diversas oportunidades las falencias evidenciadas en zonas de obras, han tenido como directo resultado la producción de incidentes y accidentes. En este último aspecto, juega un rol fundamental lo determinado en materia jurídica de responsabilidad civil, existiendo en los últimos años numerosos antecedentes jurisprudenciales que han sentado firme criterio en la temática, en función de un señalamiento inexistente, mal colocado o aún agresivo (recientemente un fallo judicial ha determinado una indemnización de \$ 1.250.000, a una empresa de servicios públicos, por la muerte de un Ingeniero que cayera en un pozo sin protección).

Siendo una de las finalidades de la zona de obra, que los operarios y maquinaria involucrada en tales tareas puedan llevarlas a cabo dentro de límites de seguridad; la finalidad principal es permitir que el tránsito automotor y peatonal se desenvuelva seguro y con fluidez apropiada a las circunstancias.

La siniestralidad laboral en Argentina, nos indica que del 100 % de los accidentes laborales, un 10 % ocurre en el trayecto trabajo-casa-trabajo ("in itinere"), ahora bien, dentro de ese pequeño 10 %, se encuentra el 50 % los accidentes graves, de los cuales 9 de cada 10 son accidentes de tránsito, incluyendo a personas que sufren accidentes en zonas de obra.

Por todo ello, el Instituto de Seguridad y Educación Vial, ha publicado material técnico relacionado con la señalización vial, así como también ha publicado la "Guía de Señalización vial transitoria de obras y desvíos". Por otra parte, brinda capacitación en esta temática por medio del "Sistema de capacitación de cuadrillas y operadores en la vía pública", destinado a personal que realice tareas de señalización de obras (Municipios, empresas de servicios públicos, concesionarios viales y de autopistas, contratistas y sub-contratistas).

| [Ir arriba](#) |

<<< <<< >>> >>>

>>> SEGURIDAD VIAL EN ARGENTINA. UN LLAMADO DE ATENCIÓN.

El nuevo siglo no se ha presentado con buenos augurios en la materia. Por el contrario, su futuro inminente resulta cuando menos incierto. Y eso, en cuestión de Seguridad Vial, resulta literalmente FATAL para la sociedad. Argentina, en este tema ha retrocedido todo lo avanzado en los últimos dos (2) años.

Los hechos son elocuentes por sí mismos:

1. Desapareció la Subsecretaría de Seguridad Vial (Los motivos fueron la reducción del Gasto Público, pero en este caso fue simbólico ya que nunca había tenido Presupuesto).
2. Con ella desaparecieron tres Consejos Asesores (ONG, Privados y Universidades), verdaderos pilares de la integración social en el tema.
3. Con su desaparición también perdió su "canal" eficiente de comunicación con la Nación y el Exterior, el Consejo Federal de Seguridad Vial.
4. Sin ella probablemente se pierda, cuando menos, la entidad del apoyo que la Alianza Global de Seguridad Vial (el organismo internacional máximo) había comenzado a comprometer con una Argentina, en experiencia piloto.
5. Vuelven a dispersarse los esfuerzos públicos y privados en la materia, cuando se había logrado acordar un Programa Común desde La Quiaca a Usuahia.

Y LOS NUMEROS CRECEN:

□ Los Accidentes Graves aumentaron (En Enero/ Febrero 1999 : 1248 accidentes - Enero / Febrero 2000 : 1459 accidentes).

□ La pérdida de vidas humanas se acrecentó (En Enero / Febrero 1999 : 1648 víctimas - Enero / Febrero 2000 : 1796 víctimas).

Resulta de esencial importancia el llamar la atención sobre el tema. Es cierto que nuestro país posee problemas de urgente solución.

Pero, cuidado, QUE LO URGENTE NO HAGA DESCUIDAR LO IMPORTANTE.

Buenos Aires, 6 de marzo de 2000

| [Ir arriba](#) |

>>> DISTRIBUCION TERRITORIAL Y COSTO DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

EVOLUCION DE LAS TASAS DE MORTALIDAD INTERNACIONALES

PERIODO	Cada 100.000 habitantes	Cada 1.000.000 de vehículos
1998	28	1348
1999	26	1340

DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL DE LA SINIESTRALIDAD GRAVE (POR ZONAS ISEV)

ZONA	TERRITORIO	PORCENTAJE
1	CIUDAD DE BUENOS AIRES	14%
2	GRAN BUENOS AIRES	16%
3	RESTO PROV. BS.AS Y LA PAMPA	26%
4	PCIA. DE CORDOBA	8%
5	NORESTE ARGENTINO	17%
6	NOROESTE ARGENTINO	10%
7	CUYO	5%
8	PATAGONIA	4%

COSTO PAIS DE LOS ACCIDENTES DEL TRANSITO

El **Costo Básico Directo** por accidentes del tránsito alcanzó los **U\$S 464.414.957**. Esta cifra, sin embargo, sólo representa la pérdida inmediata. Las reparaciones, las indemnizaciones civiles (lucro cesante, daño moral, honorarios judiciales, etc), la pérdida de productividad social por muerto o discapacitado, elevarán el costo indirectamente en, por lo menos, DIEZ (10) veces, el costo directo.

En conclusión, los accidentes viales producidos en **1999**, le costarán a la sociedad argentina , como mínimo unos **U\$S 5.000.000.000.-**

INQUIETUDES RESPECTO AL FUTURO .

¿La SEGURIDAD VIAL será considerada algún día en el PRESUPUESTO NACIONAL?, ¿o no vale la pena INVERTIR en una problemática que acarrea tan enormes costos? .

Desparecida la Subsecretaría de Seguridad Vial de la Nación (dependiente del Ministerio del Interior) por razones de reducción del Gasto Público (vale aclarar que tenía un

presupuesto prácticamente nulo), y luego del innegable éxito obtenido en sus dos años de gestión:

¿Qué área de gobierno tomará a su cargo el tema y con qué jerarquía?, ¿Cómo interpretarán los organismos internacionales la desaparición de dicha Subsecretaría, cuando la desición política de crearla fue ponderada en su oportunidad, por organismos internacionales como la Alianza Global Para la Seguridad Vial, y el Banco Mundial?.

· A fines de noviembre de 1999, se comunicó a la Argentina que había sido seleccionada como país "piloto" para aplicar los Programas de Apoyo de la Alianza Global a efectos de cooperar en la reducción de siniestralidad argentina. Dicho Programa hubiera sido coordinado por la desaparecida Subsecretaría de Seguridad Vial.

¿Qué pasará ahora?, ¿Se mantendrá dicha iniciativa?, ¿Quién la coordinará?.

Buenos Aires, 10 de enero de 2000.-

| [Ir arriba](#) |

<<< <<< >>> >>>

>>> ACCIDENTES VIALES EN LA REPUBLICA ARGENTINA 1999

Durante el transcurso del año recientemente pasado se produjeron 7.075 accidentes viales GRAVES (con por lo menos un lesionado con fractura) que ocasionaron la muerte de 9.386 personas. En los siguientes cuadros transcribimos algunas características de esta verdadera enfermedad social:

FACTOR HUMANO

Conductores Partícipes en siniestros graves por edad

FRANJA ETARIA	PORCENTAJE
De 17 a 30 años	46 %
De 31 a 45 años	28 %
De 46 a 60 años	18 %
Más de 60 años	8 %

Muertos en accidentes viales por edad

FRANJA ETARIA	PORCENTAJE
De 0 a 15 años	16 %
De 16 a 30 años	39 %
De 31 a 45 años	21 %
De 46 a 60 años	15 %
Más de 60 años	9 %

FACTOR VEHÍCULO

Participación en siniestros graves por tipo de vehículo

TIPO VEHICULAR	PORCENTAJE
Autos y Utilitarios	58 %
Camiones	15 %
Ómnibus y Colectivos	10 %
Motos y Ciclomotores	8 %
Bicicletas	4 %
Ferrocarril	5 %

FACTOR AMBIENTAL

Accidentes graves por días de la semana

DIA	PORCENTAJE
Lunes	19 %
Martes	12 %
Miércoles	12 %
Jueves	12 %
Viernes	11 %
Sábado	5 %
Domingo	29 %

Accidentes graves por franja horaria

FRANJA HORARIA	PORCENTAJE
De 00.01 a 06.00	33 %
De 06.01 a 12.00	27 %
De 12.01 a 18.00	17 %
De 18.00 a 00.00	23 %

Datos comparados

AÑO	Muertos/ día	Muertos/año	Heridos graves/ año	Heridos graves/año
1995	27,5	10029	13140	8524
1996	27,2	9919	18402	9126
1997	30,1	10988	19223	10424
1998	29,9	10922	17794	9048
1999	25,7	9386	13202	7075

IMPORTANTE:

Puede observarse un notable descenso en las tasas de siniestralidad y mortalidad. A nuestro criterio ello se debe a la suma de la acción pública (en particular la de la actualmente desaparecida Subsecretaría de Seguridad Vial y la del Consejo Federal) y privada (en especial la labor de la prensa en forma constante).

Buenos Aires, 5 de enero de 2000.

| [Ir arriba](#) |

<<< <<< >>> >>>

□