



Una apuesta para consolidar la ciudadanía, la equidad y el desarrollo

Síntesis Clave Nº 78

Seguridad vial

NOVIEMBRE DE 2012

Síntesis Clave es un boletín de periodicidad quincenal editado por el Proyecto Observatorio Social Región Oeste, dependiente de la Secretaría de Ciencia y Tecnología de la Universidad Nacional de La Matanza. Dirigido a profesionales, investigadores/as, estudiantes, profesorado y público general interesado en el campo de las Ciencias Sociales, comenzó a editarse en 2005.

El boletín tiene como objetivo la difusión de una compilación de referentes estadísticos o sucesos de importancia que aludan a la realidad social que nos involucra, a fin de contribuir al mejor conocimiento de la sociedad contemporánea. Abarca un amplio abanico de temas inscriptos en el ámbito de las Ciencias Sociales, centrados en indicadores sociales que tienen trascendencia en los medios de comunicación.

Estimados colegas, amigos y amigas

El tránsito en Argentina, mirado desde la perspectiva de la siniestralidad, por su compleja y masiva recurrencia, tiene consecuencias directas o primarias e indirectas o secundarias que afectan gravemente a la población. Entre las primeras: los muertos, los lesionados y las pérdidas materiales; entre las segundas: la destrucción de familias, las secuelas físicas y psicológicas, la alteración del plan de vida, la pérdida de años/vida entre muchas otras.

Piénsese: si promediamos las estadísticas oficiales y no oficiales estamos en condiciones de afirmar que en Argentina mueren entre 27 y 33 personas por día a causa de los siniestros del tránsito. De tal modo y justamente por esas características es que se trata de una verdadera epidemia social que debe ubicarlas en un lugar preponderante de la agenda pública.

Conceptualmente es posible afirmar que el erróneamente denominado "accidente de tránsito" constituye una singular y aguda forma de la violencia que altera gravemente la vida de las personas, la tranquilidad de las comunidades y la libertad de los individuos, afectando, por lo tanto, el derecho a gozar plenamente de la existencia. Pero las colisiones y los traumatismos en la vía pública son prevenibles. Su prevención debe formar parte integrante de una amplia variedad de actividades. Entre ellas el desarrollo y la gestión de la infraestructura vial, la producción de vehículos más seguros, la prestación de servicios sanitarios y hospitalarios y de protección infantil, la aplicación de la ley y la planificación de la movilidad urbana y ambiental.

La seguridad vial debe asumir el reto de mejorar la integración de todos los agentes involucrados con el objetivo de tolerancia cero ante la siniestralidad.

Está claro que para afrontar estos desafíos se requiere una gran voluntad política, porque implica de entrada la necesidad de encauzar y coordinar esfuerzos con otros estamentos: la Policía, Bomberos y otras áreas como Planificación, Salud, Educación, Obras Públicas, entre otras. Además, los gobiernos locales deben ser más

proactivos y emprender tareas precisas en su jurisdicción territorial con estrategias y objetivos en sus planes de Desarrollo.

Otro tanto pasa con las organizaciones sociales y las empresas privadas, que deben unir esfuerzos, compartir visiones, diseñar y aplicar políticas de Seguridad Vial de manera eficaz.

Todo esto no es posible si no se implica en esos espacios a la ciudadanía. Si no tocamos la conciencia de la gente nada podemos lograr. Por ello hay que bregar de manera constante sobre la necesidad de asumir una mayor responsabilidad por parte de la comunidad vial: conductores y peatones.

Además de la voluntad política, se requiere disponer de un escenario que permita mejorar la seguridad vial: el mantenimiento del estado de las calles, la adecuada señalización vial, los mayores controles. Así, la reducción de infracciones al momento de circular y la disminución de los atropellos a peatones, debe traducirse en un porcentaje concreto como meta y conocido por toda la comunidad, justamente para que aporte su esfuerzo de mayor precaución y corresponsabilidad.

Los indicadores que surjan desde los Observatorios viales podrán traducirse en tendencias, necesarias para afianzar o reformular estrategias, dado que en materia vial se requiere una acción mancomunada: nadie puede creer que con su solo esfuerzo será suficiente.

Se concluye recordando que en marzo de 2010, la Asamblea General de Naciones Unidas proclamó, el período 2011-2020 como el "Decenio de Acción para la Seguridad Vial", cuyo objetivo general es estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en siniestros de tránsito en todo el mundo antes del año 2020. Nuestro país adhirió a este objetivo acordando con su lema: "Juntos podemos salvar millones de vidas"

Las diferentes actividades realizadas en nuestra Universidad -vinculadas a la temática desarrollada en la presente Síntesis- reflejan el compromiso que se asume de implementar en el ámbito de esta institución, acciones concretas orientadas a la concientización en materia de seguridad vial.

1.- ASPECTOS GENERALES	3
1.1- Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico	3
1.2- Origen del Día mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tránsito	3
1.3- Cómo actuar ante un accidente de tránsito	3
2.- NOTICIAS	4
2.1- Realizaron un taller sobre seguridad vial en la UNLaM	4
2.2- Se realizó el II Foro Contra la Violencia Vial	5
2.3- DATOS DEL CENSO 2010 14,3% DE DISCAPACITADOS	5
3.- ESTUDIOS / INVESTIGACIONES	6
3.1- Total de muertes por accidentes de tránsito en Argentina durante 2011	6
3.2- El 94% de los peatones cruza incorrectamente en esquinas de calles semaforizadas	8
3.3- Estudio sobre niños dentro del automóvil	9
3.4- Estudio sobre choferes profesionales involucrados en accidentes con víctimas mortales	11
3.5- Segundo Foro Contra la Violencia Vial	12
4.- ORGANISMOS E INSTITUCIONES	14
4.1- Agencia Nacional de Seguridad Vial	14
4.2- Centro de Formación	16
4.2- Secretaría de Tránsito y Transporte del Municipio de La Matanza	17
4.3- Luchemos por la Vida	18
4.4- Instituto de Seguridad y Educación Vial	19
5. MATERIAL DE CONSULTA	19
5.1- Asociación para políticas públicas	19
5.2- Boletines de prensa para una conducción segura	19
5.3- Cascos: Manual de seguridad vial para decisores y profesionales	20
6.- ACTIVIDADES	20
6.1- Toque de sirena solidario	20

1.- ASPECTOS GENERALES

1.1- Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico

18 de noviembre de 2012

Los accidentes en carretera provocan la muerte de cerca de 1,3 millones de personas y daños o alguna incapacidad en otros 50 millones. Constituyen la principal causa de mortalidad entre los jóvenes de edades comprendidas entre los 15 y los 29 años.

En octubre de 2005, la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó una resolución que instaba a los gobiernos a declarar el tercer domingo de noviembre como Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico. El día se creó con el objetivo de ofrecer reconocimiento a las víctimas de accidentes y a la difícil situación de los familiares que se enfrentan a las consecuencias emocionales y prácticas de estos trágicos sucesos.

La OMS y el Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial alientan a los gobiernos y las organizaciones no gubernamentales de todo el mundo a conmemorar ese día con el fin de atraer la atención pública hacia los accidentes de tráfico, sus consecuencias y costes, y las medidas que pueden adoptarse para prevenirlos.

Fuente: http://www.who.int/mediacentre/events/annual/road_victims/es/index.html

1.2- Origen del Día mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tránsito

(Tercer domingo de noviembre de cada año)

El 26 de octubre de 2005, la Asamblea General invitó a los Estados Miembros y a la comunidad internacional a reconocer el tercer domingo de noviembre de cada año como Día mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tráfico, en homenaje a las víctimas de accidentes de tráfico y sus familias (resolución 60/5).

Fuente: <http://www.un.org/spanish/conferences/ref/other.shtml>

1.3- Cómo actuar ante un accidente de tránsito

Es obligatorio para partícipes de un accidente de tránsito:

- Detenerse inmediatamente.
- Suministrar los datos de su licencia de conductor y del seguro obligatorio a la otra parte y a la autoridad interviniente. Si los mismos no estuviesen presentes, debe adjuntar tales datos adhiriéndolos eficazmente al vehículo dañado.
- Denunciar el hecho ante cualquier autoridad de aplicación.
- Comparecer y declarar ante la autoridad de juzgamiento o de investigación administrativa cuando sean citados.

¿Cómo deberán actuar las autoridades en caso de accidente?

Las autoridades competentes locales y jurisdiccionales organizarán un sistema de auxilio para emergencias, prestando, requiriendo y coordinando los socorros necesarios mediante la armonización de los medios de comunicación, de transporte y asistenciales.

Centralizarán igualmente el intercambio de datos para la atención de heridos en el lugar del accidente y su forma de traslado hacia los centros médicos.

Investigación accidentalológica

Los accidentes de tránsito serán estudiados y analizados a los fines estadísticos, para establecer su causalidad y obtener conclusiones que permitan aconsejar medidas para su prevención. Los datos son de carácter reservado. Para su obtención se emplean los siguientes mecanismos:

- Los accidentes en que corresponda sumario penal, la autoridad de aplicación en base a los datos de su conocimiento, confeccionará la ficha accidentalológica, que remitirá al organismo encargado de la estadística.
- En los siniestros que por su importancia, habitualidad u originalidad se justifique, se ordenará una investigación técnico-administrativa profunda a través del ente especializado reconocido, el que tendrá acceso para investigar piezas y personas involucradas, pudiendo requerir, si corresponde, el auxilio de la fuerza pública e informes de organismos oficiales.
- En el resto de los casos la autoridad de aplicación labrará un acta de choque con los datos que compruebe y denuncia de las partes, entregando a éstas original y copia.

Fuente:

<http://www.mininterior.gov.ar/ansv/preguntas/actuarAccidente.php?idName=segVial&idNameSubMenuDerPrincipa=segVialPreguntas&idNameSubMenuDerNivel2=segVialPreguntasTransito>

2.- NOTICIAS

2.1- Realizaron un taller sobre seguridad vial en la UNLaM

7 de noviembre de 2012

Para profundizar acciones de promoción y educación para la salud, la Universidad Nacional de La Matanza realizó un taller abierto y gratuito sobre la seguridad vial y su impacto en el sistema sanitario.

Durante la jornada, un conjunto de especialistas ahondó en el riesgo vial, la relación con la velocidad, la multiplicación de la inequidad y las prácticas para lograr mayor seguridad en la vía pública.

El evento comenzó con la disertación de Ema Cibotti, integrante de la Asociación Civil Trabajar Contra la Inseguridad Vial, quien expresó: “Cuando la seguridad vial está puesta en vinculación con la salud pública es cuando mejor se trabaja la cuestión de prevenir los hechos”.

“En Argentina, todavía, no se valora suficientemente la salud pública como una herramienta de seguridad vial. Desde el Ministerio de Salud se podrían aplicar medidas muy concretas de prevención, como combatir el uso excesivo de alcohol”, agregó.

Según la coordinadora de la carrera de Medicina de la UNLaM, Gabriela Lourtau, la actividad consistió en “la realización de un taller interactivo apoyado en tres ideas básicas: el riesgo vial no es accidental, la velocidad mata y la seguridad es un derecho humano”.

La jornada fue organizada por el Departamento de Ciencias de la Salud, el Ministerio del Interior y Transporte de la Nación y la Asociación Civil Trabajar con la Inseguridad Vial y la Violencia con Acciones Sustentables.

2.2- Se realizó el II Foro Contra la Violencia Vial

30 de Octubre de 2012

El Grupo1 de Derechos Humanos y Justicia del Comité Consultivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial integrado por Ongs de Familiares de Víctimas Viales y al que pertenece la Asociación Civil Compromiso Vial por Úrsula y Carla, realizó en el Archivo General de la Nación el 2º Foro contra la Violencia Vial.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial, dependiente del Ministerio del Interior y Transporte, promotora de este encuentro realizó la apertura de las actividades, en la voz de su director ejecutivo, Felipe Rodríguez Laguens, quien declaró: "Este Foro va a ser un foco que va a intentar iluminar los próximos cambios que necesita la Argentina en materia de Derechos Humanos y Justicia".

El encuentro permitió abrir un espacio para la reflexión, la toma de conciencia y la discusión de los temas relacionados con esta materia donde funcionarios, especialistas y ciudadanos se juntaron a debatir. La segunda edición de esta iniciativa contó además con el aporte de especialistas en derecho penal y criminalística, junto con jueces y fiscales y especialistas en Seguridad Vial.

Fuente: http://www.compromisovial.org.ar/index.php?option=com_content&view=article&id=46:se-realizo-el-2d-foro-contra-la-violencia-vial&catid=2:memoria-y-justicia&Itemid=2

2.3- DATOS DEL CENSO 2010 | 14,3% DE DISCAPACITADOS

15 de Julio de 2012

Los accidentes "dispararon" el índice de discapacidad

El 30% de los lesionados graves en accidentes de tránsito integra el segmento creciente de personas discapacitadas. Del 7,1% en 2001 al 14,3%

Son los que en el parte policial se definen en un primer momento como heridos graves. No perdieron la vida en el accidente. Pero su tragedia no es menor. Porque viven el resto de sus días con alguna limitación. No hay noticia que los refleje: pero son los discapacitados que dejan los choques. Representan el 30% de los lesionados graves en el tránsito y son también los que más contribuyeron a engrosar la cifra de discapacitados en el país.

Los datos del Censo 2010, que el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (Indec) acaba de difundir, muestran que se han incrementado las discapacidades prevenibles. Estas son las relacionadas con lesiones externas, principalmente con los accidentes de tránsito, de hogar y de trabajo. También aumentaron las limitaciones al ritmo del envejecimiento poblacional. Tucumán no es ajena a esta realidad, que las estadísticas recogen. Es más, en nuestra provincia la prevalencia de discapacidades es del 14,3%, mientras que en el resto del país la cifra es de 12,9%.

Hace 10 años, el relevamiento nacional de 2001 mostró que el 7,1% de la población presentaba alguna dificultad, mientras que en la actualidad esa cifra creció casi seis puntos; es decir que se incrementó en un 45%.

En Tucumán, en el censo realizado en 2001 se vio que en el 10,3% de los hogares había discapacitados. Ahora, hay 205.621 personas (el 14% de la población) con una dificultad o limitación permanente. Hay más mujeres con discapacidades. Pero la gran diferencia de género aparece con las edades: mientras que en ellas hay más limitaciones a mayor edad, entre los jóvenes varones aparecen más discapacidades. Esto, según los expertos, está relacionado con una realidad que se destaca en estos tiempos: las discapacidades se asocian con enfermedades genéticas, de nacimiento o crónicas; y cada vez más con hechos de violencia, accidentes de tránsito, accidentes domésticos, entre muchas otras causas externas que podrían ser evitables con políticas adecuadas de prevención desde el sistema educativo, de seguridad pública o de salud, sólo por mencionar algunos de ellos, según se destaca en el último informe "Discapacidad en la provincia de Tucumán", realizado por el Instituto de Investigaciones Estadísticas, Facultad de Ciencias Económicas, UNT (INIE).

En el Banco de Datos del Instituto de Seguridad y Educación Vial de la Argentina (Isev) reafirman que, en la temática del crecimiento de las discapacidades, es lo que parece: aproximadamente un tercio de los lesionados graves en accidentes de tránsito queda con discapacidades físicas permanentes, explicó **Eduardo Bertotti**, director de la institución. Lo grave de la situación es que seis de cada 10 heridos graves tienen menos de 30 años. "Es difícil cuantificar este problema, pero es cierto que cada vez hay más discapacitados como consecuencia de los accidentes, que desde la década del 90 hasta el 2008 mostraron una curva ascendente. Desde hace cuatro años, están comenzando a reducirse la cantidad de choques, de muertos y de heridos", explicó.

Las discapacidades principales aparecen por los accidentes de motos, coinciden los médicos de emergencias: se ven muchas lesiones serias en las extremidades inferiores y superiores y en la cabeza. "Por el nivel de siniestralidad que presenta nuestro país, no tengo dudas de que en la actualidad los accidentes son la primera causa de discapacidad", sostuvo Bertotti.

Los costos

También habló del alto impacto que esto tiene en la sociedad: "los costos son enormes, no sólo desde el punto de vista de lo que le cuesta al Estado la atención de estos pacientes. A esto hay que sumarle las décadas de ingresos perdidos por discapacidad y los costos para asistirlos".

Los profesionales de la salud también pusieron la lupa en los accidentes viales durante los últimos años. ¿Por qué? Porque mientras disminuyen las discapacidades y la mortalidad por diferentes enfermedades, aparecen cada vez más casos por lo que ellos llaman causas externas: accidentes en el hogar y, principalmente, viales.

Así las cifras demuestran que en los últimos tres años se han incrementado un 8% los heridos en choques, de acuerdo al Sistema Nacional de Vigilancia de Lesiones del Ministerio de Salud.

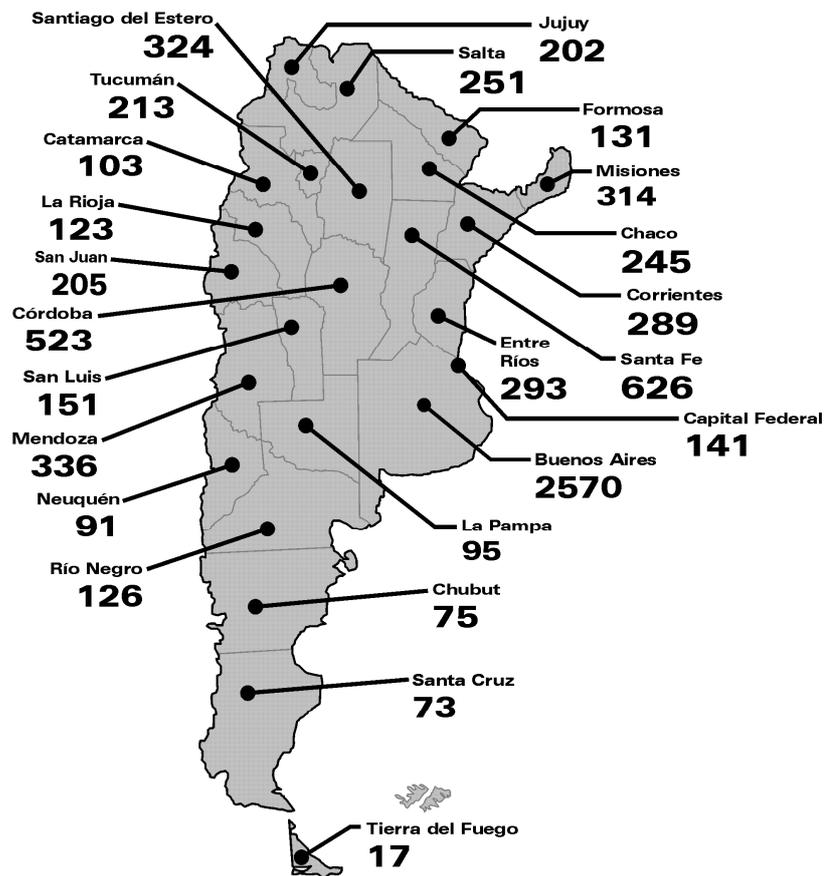
Fuente: <http://www.lagaceta.com.ar/nota/500862/policiales/accidentes-dispararon--indice-discapacidad.html>

3.- ESTUDIOS / INVESTIGACIONES

3.1- Total de muertes por accidentes de tránsito en Argentina durante 2011

(Cifras provisionales al 03/01/2012): 7517*

(Promedio diario: 21 - Promedio mensual: 626)



** Las cifras del presente son proyección de los datos habidos hasta el presente, aplicados al nuevo lapso, e incluyendo fallecidos en el hecho o como consecuencia de él, hasta dentro de los 30 días posteriores, según el criterio internacional más generalizado. Las cifras utilizadas son las últimas disponibles (oficiales, de origen policial o municipal, la mayoría), actualizadas. Como la gran mayoría de las cifras originales sólo computan los muertos en el momento del accidente, las mismas también han sido corregidas según índices internacionalmente aceptados, a fin de permitir una apreciación, estudio y comparación seria de la mortalidad en la accidentología vial argentina.*

Fuente: <http://www.luchemos.org.ar/es/estadisticas/muertosanuales/muertos2010-2>

3.2- El 94% de los peatones cruza incorrectamente en esquinas de calles semaforizadas.

Cruces con semáforo (luz roja prohibiendo el cruce)

Situación de cruce	Total de peatones cruzando	Cruzan correctamente	Bajan a la calzada para tratar de cruzar aunque no puedan*	Cruzan en rojo	No cruzan por la esquina o senda peatonal
Calle/calle	544	6%	17%	48%	29%
Calle en intersección con avenida	1119	16%	14%	61%	9%
Avenida	1259	52%	21%	16%	11%

* La mayoría no cruza por impedírsele el flujo de vehículos.

Se concluye que sólo el 6% de los peatones cruza correctamente en esquinas de calles semaforizadas, porcentaje que se eleva en los cruces de avenidas, aunque ahí se debe tener en cuenta que el intenso y constante flujo de tránsito impide en los hechos el cruce de las avenidas, lo que explicaría un mayor cumplimiento “forzoso”.

Por lo que las cifras resultantes muestran un muy bajo índice de cumplimiento por parte de los peatones en las conductas legalmente obligatorias y básicas para su seguridad, y concluimos que el primer guarismo expresa genuinamente el porcentaje de peatones que eligen su seguridad en las calles, como prioridad.

Cruces sin semáforo (el peatón tiene prioridad)

Situación de cruce	Total de peatones cruzando	Cruzan correctamente por la esquina o senda peatonal	Cruzan incorrectamente*
Calle/Calle	408	75%	25%
Calle en intersección con avenida	185	72%	28%
Avenida	170	71%	29%

*Se debe tener en cuenta que la mayoría de las personas que cruzan por la esquina lo hacen como parte de su camino, por lo cual resulta muy importante y mucho más significativa la cantidad de peatones que cruzan por cualquier parte de la cuadra.

Estudio realizado en la Ciudad de Buenos Aires, en días lunes a viernes, en el horario de 8:00 a 18:00 Hs, durante los meses de agosto y septiembre de 2011, observándose un total de 3685 peatones.

Fuente: <http://www.luchemos.org.ar/es/investigaciones/estudio-peatones-en-alto-riesgo>

3.3- Estudio sobre niños dentro del automóvil

Este reciente estudio de Luchemos por la Vida muestra la contradicción de muchos padres entre lo que dicen y lo que realmente hacen.

Para ello realizó dos trabajos:

- Encuestas verbales a los padres, quienes son los responsables y toman las decisiones sobre cómo trasladan a sus hijos en sus vehículos.
- Simultáneamente, observaciones sistemáticas de los niños dentro de los vehículos en las mismas zonas y poblaciones involucradas en las encuestas verbales.

Se observó a los niños menores de 10 años en tres temas:

- Si viajaban en el asiento delantero o en los traseros.
- Si los menores de 4 años lo hacían sentados en sus sillas especiales.
- Si los mayores de 4 años tenían colocados su cinturón de seguridad.

Las encuestas y observaciones se desarrollaron en distintos puntos de la Capital Federal en diferentes días y horarios, a la salida de establecimientos escolares y en zonas próximas a centros comerciales y de entretenimiento.

Los resultados fueron muy significativos y muestran cambios con respecto a años atrás y también importantes contradicciones entre lo verbalizado por los adultos responsables y lo visto en el interior de los vehículos.

	Niños observados dentro del automóvil	Niños viajando en asientos delanteros	Niños menores de 4 años usando sillitas especiales (SRI)	Niños de entre 4 y 10 años usando cinturón de seguridad en asientos traseros
Resultado de las observaciones	796	19%	16%	21%
		Dicen que sus hijos menores de 4 años usan siempre sillitas especiales (SRI)		Dicen que sus hijos de entre 4 y 10 años usan siempre el cinturón de seguridad en asientos traseros
Resultado de las encuestas	420	84%		70%

Encuestas y observaciones realizadas durante los meses de julio y agosto de 2011 en la Ciudad de Buenos Aires, de lunes a domingo de 8:00 a 18:00 Hs., en total 438 observaciones y un total de 796 niños observados viajando en automóviles, y un total de 420 encuestas simultáneas a padres y/o responsables.

Resultados

En las encuestas verbales resultó significativa la generalizada respuesta de los padres de niños menores de 4 años que en el 86% de los casos afirmaron tener sillas especiales para sus niños dentro del auto, de los cuales el 97% dijo usarlas la última vez que viajó, lo que hace a un promedio de 84% de niños de esta edad, que viajarían seguros sentados en sus sillas especiales. Sin embargo, en las observaciones sistemáticas, se reveló que tan sólo el 16 % de los niños viajan sentados en sus sillas especiales.

Del mismo modo se apreció una significativa diferencia entre la respuesta de los padres de niños mayores de 4 años y menores de 10 años a la encuesta verbal acerca de si sus niños usaban el cinturón de seguridad en sus autos, a lo cual respondieron el 70% que lo usaban siempre, mientras que la observación sistemática mostró que solamente el 21 % viajaban con sus cinturones de seguridad colocados.

En relación con la ubicación de los niños dentro del vehículo, se pudo comprobar que un 19 % de niños menores de 10 años viajaban sueltos, o en brazos de sus padres, en el asiento delantero de los vehículos, conducta de alto riesgo para los pequeños, que además está expresamente prohibida en la ley nacional de tránsito.

Conclusiones principales

Aunque la mayoría de los padres conocen los sistemas de retención infantil, aún no han tomado real conciencia de la utilidad de su uso y no tienen conciencia del peligro al que los exponen al llevarlos sueltos en el asiento delantero y a los más pequeños sin sus sillas especiales y sin cinturón de seguridad.

Estas observaciones confirman la necesidad urgente de incrementar la divulgación de la utilidad del uso de los SRI, por medio de campañas masivas de concientización acerca de su utilidad en caso de choque, aumentando la conciencia del riesgo de los padres y la valoración positiva de su uso para que se incremente su uso.

Y se deben efectivizar los controles y sanciones a quienes no cumplen con la obligatoriedad establecida por ley.

INFORMACIÓN ADICIONAL

Cada cual con su silla especial ¿Para qué?

Para salvarles la vida en caso de accidente. Cuando mamá, papá y el bebé viajan en el auto, aunque no lo sientan, están desplazándose a la misma velocidad que el vehículo y al unísono con él. Pero, en caso de una detención brusca, todo lo que no se encuentra atado dentro del auto seguirá su viaje hacia adelante y sólo se detendrá cuando choque contra algo (puede ser la parte delantera del coche, el parabrisas, el asfalto, etc.). Cualquiera puede haber experimentado una leve sensación de lo que estamos hablando, en cualquier frenada algo fuerte. Entonces, la cartera que viajaba apoyada sobre el asiento se cae al piso o la bolsa con bebidas se vuelca.

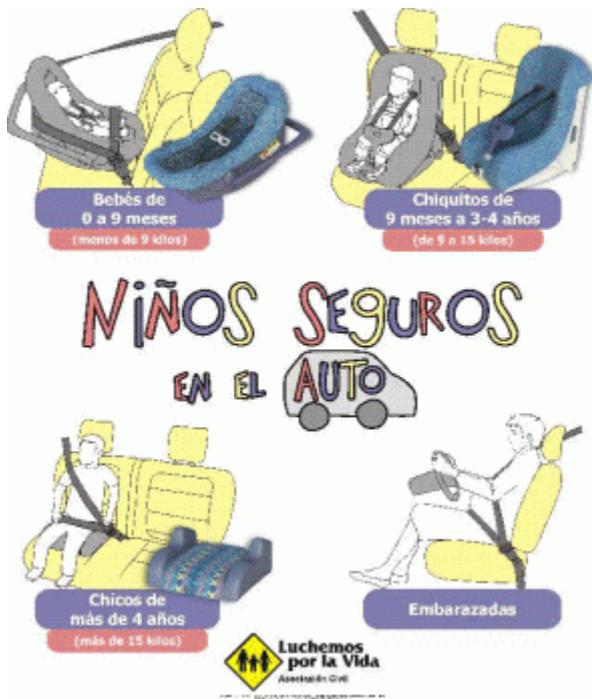
Pero ¿qué sucede en un choque a 50 Km/h?

El auto se frena contra el obstáculo Y los cuerpos de los ocupantes del vehículo, siguen moviéndose hacia adelante a la velocidad que el auto traía hasta ese momento, impulsados por una fuerza enorme, que equivale a 40 veces el peso de cada persona, desplegada en la desaceleración instantánea. Si no están atados, golpearán contra la parte delantera del automóvil y contra el parabrisas. Y los ocupantes de los asientos traseros, si los hubiere, serán impulsados con esa misma fuerza hacia la parte de adelante. Golpearán a los ocupantes delanteros y la parte frontal del vehículo. Más grave aún, todos pueden ser despedidos y eyectados fuera del vehículo, hacia una muerte casi segura, aumentando 6 veces las posibilidades de morir.

Por ello, es importantísimo que los niños mayores y los adultos viajen con los cinturones de seguridad ajustados y los niños más pequeños viajen sujetos en sus sillas especiales, las que se fijan al asiento con el cinturón de seguridad del vehículo y con anclajes que traen los vehículos de fábrica. A estos últimos, por

estatura y estructura ósea, los cinturones de seguridad del auto solamente, no los protegen adecuadamente. Y siempre, los menores de 10 años deberán viajar, según lo marca la ley Nacional, y de la Ciudad de Buenos Aires (12 años o estatura menor de 1,20 m), en los asientos traseros y los menores de 4 años en sus sillas especiales.

Del total de 7659 muertos en accidentes de tránsito en Argentina (2010) se estima que el 6 % son niños menores de 9 años.



Fuente: <http://www.luchemos.org.ar/es/sabermas/recomendaciones-breves/cinturon-de-seguridad>

3.4- Estudio sobre choferes profesionales involucrados en accidentes con víctimas mortales

Un reciente estudio realizado por Luchemos por la Vida sobre el total de muertes en accidentes de tránsito publicados en los principales diarios del país durante tres meses de este año, comprobó que los choferes de camiones se encuentran involucrados en el 21% de las muertes mientras los choferes de transporte público de pasajeros (micros y colectivos) lo hicieron en el 13% de los casos*.



*Estudio realizado sobre las 476 muertes publicadas en el trimestre febrero/abril 2011 en los diarios de todo el país.

Esta situación es significativa ya que, si bien se podría pensar que esto puede ocurrir en tanto están más expuestos, en función de la cantidad de kilómetros recorridos, resulta esperable que en tanto “profesionales” posean una mayor idoneidad como conductores que les permita reconocer las situaciones de riesgo con suficiente antelación como para adecuar su comportamiento y evitar los accidentes, y estas estadísticas, compatibles con los comportamientos transgresores y temerarios observables por cualquiera en la vía pública, demuestran lo contrario.

Las licencias de conducir para profesionales deben ser más exigentes en sus evaluaciones de idoneidad. Los choferes profesionales argentinos necesitan ser capacitados en conducción segura o defensiva y a la vez ser objeto de controles eficaces y sanciones efectivas por parte de las autoridades y empresas.

Fuente: <http://www.luchemos.org.ar/es/investigaciones/estudio-sobre-choferes-profesionales-involucrados-en-accidentes-con-victimas-mortales>

3.5- Segundo Foro Contra la Violencia Vial

Tratamiento de la ingesta de alcohol al conducir

- Los siniestros viales causan aproximadamente 1,3 millones muertes por año (3000 diarias).
- Entre 20 y 50 millones de heridos por año.
- Los siniestros viales son la principal causa de defunción entre los jóvenes de 15 a 29 años de edad.
- Las muertes por año ligadas a siniestros de tránsito están proyectadas a incrementar a 2.4 millones en el 2020.
- Los costos económicos relacionados con los siniestros de tránsito se elevan aprox. a U\$500.000 millones anuales (en algunos países de ingresos bajos o medianos las perdidas pueden llegar hasta 3% del PNB).
- 90% de las muertes causados por el tránsito ocurren en países de ingresos bajos y medianos, donde circulan sólo el 48% de los vehículos matriculados a nivel mundial.

En Latinoamérica

130.000 personas mueren por año en siniestros viales en la región latinoamericana, un alto porcentaje de los mismos está asociado al alcohol, en países como Uruguay el % llega casi al 40%, en Chile representa aproximadamente un 20% del total de los fallecidos.

El consumo promedio de alcohol de Latinoamérica es de aproximadamente 6.7 litros por habitante por año.

Argentina

- Durante 2011 aproximadamente 5000 personas perdieron la vida en siniestros viales.
- Limite legal 0.5 g/l para conductores en general, 0.2 g/l para conductores de motos y tolerancia 0 para conductores profesionales.

Brasil

2008 Aprobación Ley Seca, estableciendo un nuevo límite legal para conducir de 0 g/l. Considerando hasta 0.16 g/l un delito grave y más de 0.6 delito penal (de 6 meses a 3 años de prisión, multas y retiro de licencia)

- Restricción a la venta de alcohol en las carreteras. (Los comercios que violen la prohibición tendrán que pagar multas de 1.500 reales)
- Prohibición de publicidad de bebidas alcohólicas de más de 1.5% (este punto tuvo que ser eliminado por el gobierno, por falta de consenso)

En el período 2007-2011, se llevó adelante una política de alcohol al volante en Brasil, basada en 3 pilares fundamentales:

- Restricción al acceso (en cuanto al precio de venta y confinar los espacios de venta)
- Educación
- Determinar la relación entre consumo de alcohol y accidentes de tránsito.

Chile

- En 2010 hubo 200 (21% del total) muertes asociadas a siniestros de tránsito relacionados con alcohol.
- En Marzo de 2012 se implementó la ley "Tolerancia cero" reduciendo de 0,5 a 0,3 g/l el límite de alcohol permitido.
- Establecimiento de puntos de control con ambulancias para evitar que las personas infractoras sean llevadas a centros de salud para la extracción de sangre.
- Campañas de concientización para adolescentes sobre conducción responsable y efectos del alcohol.

Ecuador

- Más del 10% del total de las muertes asociadas a siniestros viales está relacionada con alcohol.
- 2011: Nueva Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y Seguridad Vial que establece el límite de 0.3 g/l para particulares, y 0.1 g/l para profesionales.
- Adquisición de 250 kits móviles con equipos detectores de alcohol

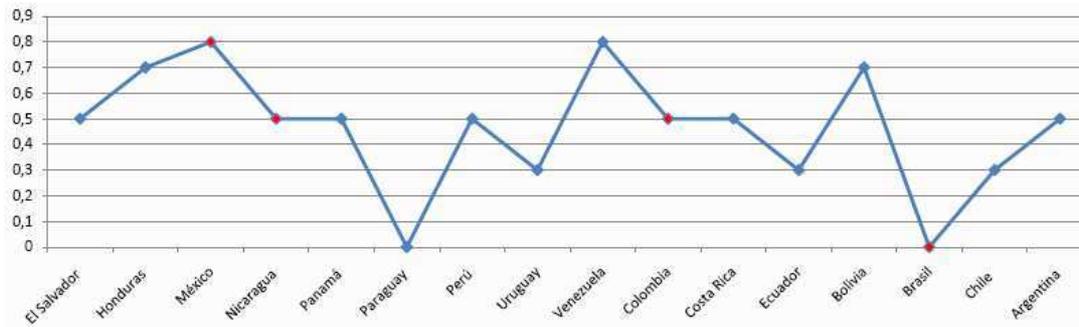
México

- Implementación "Plan Nacional de Alcoholimetría" con asignación y capacitación de recursos.
- Límite actual 0.8 g/l.

Guatemala

- Actualmente está impulsando la creación de la Política Nacional de Seguridad Vial.
- No tiene marco legal normativo para la conducción bajo efectos de licor o sustancias Psicotrópicas.

Limites Legales de Alcohol en Sangre para conducir –LATAM



Fuente: Segundo Foro Contra la Violencia Vial, Seguridad Vial, Ministerio del Interior y Transporte

4.- ORGANISMOS E INSTITUCIONES

4.1- Agencia Nacional de Seguridad Vial



La Agencia Nacional de Seguridad Vial es el organismo encargado de reducir la siniestralidad en la República Argentina. Fue creada el 9 de abril de 2008, a través de la ley 26.363.

La Agencia trabaja permanentemente en conjunto, con diferentes organismos involucrados en materia de seguridad vial tales como: la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), Vialidad Nacional, el Órgano de Control de Concesiones Viales (OCCOVI), las diferentes Fuerzas de Seguridad, ONGs, entidades afines y fundamentalmente la colaboración de todas las provincias.

Misión

El objetivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial es: reducir la tasa de siniestralidad en la República Argentina.

Algunos de los planes que se están instrumentando para lograrlo son:

- las campañas de difusión y concientización,
- el control y fiscalización del tránsito,
- la constitución de un sistema de antecedentes de tránsito y estadística accidentológica,
- la creación de un mapa de riesgo y puntos negros.

Además, se hará especial hincapié en el armado de programas de educación vial, en la capacitación de conductores profesionales y de autoridades de control, en el control de la emisión de la Licencia Nacional de Conducir y en la Revisión Técnica Obligatoria para los vehículos.

Las metas propuestas son:

- lograr la uniformidad de la legislación de tránsito,
- conocer la realidad y situación de cada jurisdicción en materia de seguridad vial,
- la suscripción de nuevos convenios, y
- la participación de las entidades intermedias y asociaciones no gubernamentales vinculadas al tránsito y la seguridad vial en los planes y programas de gobierno

Funciones

Las funciones de la ANSV pueden sintetizarse en los siguientes puntos:

- Coordinar, impulsar y fiscalizar la implementación de las políticas y medidas estratégicas para el desarrollo de un tránsito seguro en todo el territorio nacional.
- Propiciar la actualización de la normativa en materia de seguridad vial.
- Crear y establecer las características y procedimientos de otorgamiento, emisión e impresión de la licencia de conducir nacional.
- Coordinar la emisión de los informes del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito, como requisito para gestionar la Licencia Nacional de Conducir.
- Colaborar con el Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos, y el Consejo de Seguridad Interior, para coordinar las tareas y desempeño de las fuerzas policiales y de seguridad, en materia de fiscalización y control del tránsito y de la seguridad vial.
- Coordinar el funcionamiento de los organismos integrantes del Sistema Nacional de Seguridad Vial.
- Coordinar con las autoridades competentes de todas las provincias y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la puesta en funcionamiento del RTO - Autorizar la colocación en caminos, rutas y autopistas de jurisdicción nacional de sistemas automáticos y semiautomáticos de control de infracciones y el uso manual de estos sistemas por las autoridades de constatación.
- Coordinar el Sistema de Control de Tránsito en Estaciones de Peajes de Rutas Concesionadas.
- Participar en la regulación, implementación y fiscalización del Sistema de Monitoreo Satelital de vehículos afectados al transporte automotor de pasajeros y cargas.
- Llevar adelante un Sistema de Auditoría Nacional de Seguridad Vial.
- Investigar los siniestros de tránsito, planificando las políticas estratégicas para la adopción de las medidas preventivas y promover la implementación de las mismas, por intermedio del Observatorio Permanente en Seguridad Vial.
- Organizar y dictar cursos y seminarios de capacitación a técnicos y funcionarios nacionales, provinciales y locales
- Elaborar campañas de concientización en seguridad vial.

Observatorio vial

Los observatorios son instrumentos institucionales de alta eficiencia y ponderación técnica con incidencia en la producción de información. La principal tarea es generar información oportuna, objetiva y confiable que contribuya a la toma de decisiones. En el caso particular del Observatorio de Seguridad Vial la información debe facilitar el diseño, implementación y evaluación de políticas e intervenciones viales que redunden en una reducción en la siniestralidad vial en todo el territorio nacional.

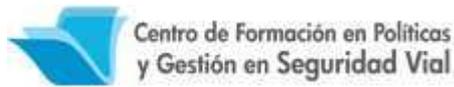
La Ley 26.363 definió la creación del Observatorio de Seguridad Vial dentro de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (A.N.S.V.). Reglamentada por el decreto 1716/2008, en el Anexo VII Art. 18, se establece la conformación y operatividad del Observatorio de Seguridad Vial definiendo en el mismo su misión y sus alcances.

El Observatorio de Seguridad Vial es el organismo dentro de la A.N.S.V. dedicado a investigar, evaluar y concluir los actos y hechos vinculados con:

- Uso de la vía pública
- Circulación
- Actividades vinculadas con transporte, vehículos y personas
- Concesiones Viales
- Estructura Vial
- Medio ambiente vial

Fuente: <http://www.seguridadvial.gov.ar/Institucional/misiones-y-funciones>

4.2- Centro de Formación



La Agencia Nacional de Seguridad Vial puso en marcha en el año 2010 el Centro de Formación en Política y Gestión de la Seguridad Vial (Disposición N° 64), como consecuencia de un intenso trabajo desarrollado por las instituciones y organizaciones integrantes del Grupo 3 del Comité Consultivo.

Los siguientes son los objetivos principales del Centro de Formación:

- Brindar a los responsables de la seguridad vial (funcionarios y técnicos nacionales, provinciales, municipales) un conjunto de herramientas que les posibiliten conducir, planificar y gestionar las áreas de seguridad vial de manera de cumplir los objetivos propuestos en la Ley de Tránsito y Seguridad Vial;
- Acercar al personal de los municipios destinado a tareas de capacitación, prevención y control, una formación adecuada destinada a profesionalizar la actividad que desarrollan en sus comunidades;
- Elaborar, conjuntamente con el Ministerio de Educación, una propuesta de fortalecimiento de las acciones encaradas por las Provincias en pos de incluir la seguridad vial de manera prioritaria en los núcleos de aprendizaje de los alumnos, en todos sus niveles educativos;
- Canalizar las demandas específicas de capacitación y formación existentes provenientes de profesionales y/o instituciones que trabajan en pos del cumplimiento del objetivo de la Ley, ya sea al interior de la propia Agencia como de manera externa a la misma;

Para cumplir estos objetivos se pusieron en marcha, entre otras acciones:

- Cursos y seminarios de capacitación.
- El Programa de Fortalecimiento de la educación vial.
- La promoción de carreras de formación en seguridad vial.

Fuente: <http://www.seguridadvial.gov.ar/centro-de-formacion/centro-de-formacion>

4.2- Secretaría de Tránsito y Transporte del Municipio de La Matanza

Prevención, concientización y educación vial

En materia de prevención, concientización y educación vial la subsecretaría trabaja sobre tres ejes primordiales: la utilización de cascos en los conductores de motos, el correcto estacionamiento de vehículos y el uso del cinturón de seguridad.

- El primero de los ejes apunta a la concientización en el uso del casco, sobre todo en jóvenes, con la colaboración desinteresada del jugador de San Lorenzo, Jonathan Botinelli, y de la Agencia Nacional de Seguridad Vial se puso en marcha esta campaña que consta de charlas a jóvenes y distribución de cascos aprobados para aquellos que no tengan la posibilidad de obtenerlos.
- Este programa hace referencia en una primera etapa, al ordenamiento del estacionamiento en las principales arterias de las localidades más transitadas del distrito como ser: San Justo, Ramos Mejía, Villa Luzuriaga y Gregorio de Laferrere.
- Para concientizar sobre el uso preventivo del cinturón de seguridad vehicular, se consiguió que la Agencia Nacional de Seguridad Vial nos facilite el “simulador de vuelco”, el cual permite demostrar cabalmente la importancia del uso del cinturón de seguridad ante un vuelco del automotor, dicha experiencia se extendió en el distrito por un plazo de 10 días, abierto a todo el público en general, priorizando como ejes del mismo, a los alumnos de 5 año del secundario y todos aquellos que tramitaban su licencia de conducir ya sea renovación o primer licencia.

Programa “Mi Primer Carnet”

Bajo este nombre se puso en marcha esta iniciativa donde jóvenes entre 17 y 18 años, alumnos de tercer año polimodal, participan de clases sobre educación vial. Los mismos, asisten a 4 clases teóricas y un examen final que en el caso de aprobarlo tendrán un plazo de seis meses para poder sacar su primera licencia de conducir y quedar eximidos de rendir el examen teórico. Aquellos chicos que deseen sacar el registro para moto y no dispongan de medios para comprar el casco reglamentario se les entregará sin cargo.

Educación Vial para los más chicos

La ingeniosa y divertida obra multimedia “EUREKA! Súper Misión Vial”, para chicos de 6 a 12 años, fue presentada en el edificio de la Región Descentralizada Sur. En la obra, desde el escenario, dos multifacéticos personajes interactúan con artistas famosos, proponiendo acciones para evitar accidentes viales. Las instituciones educativas que participaron de las funciones son: EPB. Nº 179, EPB. Nº 129, EPB. Nº 11 y EPB. Nº 211.

Educación Vial en conjunto con el Automóvil Club Argentino

Para poder desarrollar esta iniciativa que se desarrolló durante dos semanas, se convocó al Automóvil Club Argentino (ACA), quienes bajo el apoyo de la Federación Internacional del Automóvil (FIA), logró cumplir con los objetivos solicitados para tal fin.

El proyecto constó de dos etapas simultáneas, la primera mediante la instalación de un Parque de Tránsito Infantil, que se ubicó en las instalaciones de la Universidad Nacional de La Matanza (UNLaM), y fue visitado por niños de 4 a 7 años provenientes de diferentes instituciones educativas del Partido. Los infantes, tuvieron clases didácticas dictadas por un docente, a medida que fueron recorriendo las instalaciones del parque.

La segunda modalidad, se basó en visitas de especialistas en Educación Vial a diferentes colegios locales para otorgar charlas a estudiantes que están próximos a sacar su licencia de conducir. Estas reuniones, tuvieron como objetivo principal contribuir a la reflexión sobre la problemática del tránsito, como así también, temas puntuales como la vulnerabilidad de pasajeros, peatones y conductores, las causas que ocasionan los siniestros y la necesidad de prevención.

Fuente: <http://www.lamatanza.gov.ar/secretarias/transito/prevencion.php>

Capacitación

La Subsecretaría puso énfasis en la capacitación de quienes están cumpliendo tareas de control y preventivas en las calles. Los cursos cuentan con aprendizaje de RCP (Resucitación Cardio Pulmonar), primeros auxilios, mediación y resolución de conflictos, técnicas de control callejero y de cómo manejarse en la vía pública. Como así también, estar afianzados en los fundamentos que hacen a la seguridad vial y nociones básicas de Ciudadanía e Igualdad de género.

Los auxiliares de tránsito obtienen a través de la capacitación nuevas herramientas para que puedan desempeñarse con éxito en sus tareas.

La dependencia participa también en la capacitación del personal que participa del “Programa Integral de Protección Ciudadana”.

Fuente: <http://www.lamatanza.gov.ar/secretarias/transito/capacitacion.php>

4.3- Luchemos por la Vida

Luchemos por la Vida es una organización no gubernamental sin fines de lucro, de bien público, cuyo propósito es prevenir los accidentes de tránsito en nuestro país. Estos accidentes son la causa de 22 muertos por día (cerca de 8.000 al año), más de 120.000 heridos por año y grandes pérdidas materiales (estimadas en U\$S 10.000 millones por año).

Estas cifras resultan muy altas comparándolas con las de los países desarrollados, que son ocho veces más bajas (considerando la cantidad de vehículos en circulación). En 2008, 1.066 personas murieron en accidentes de tránsito en Argentina por cada 1.000.000 de vehículos.

Sabemos que en los países desarrollados existe un esfuerzo constante y sistemático para reducir el número de accidentes de tránsito, a través de campañas diseñadas para educar a la población y concienciarlas de este peligro, como también a través de leyes apropiadas.

Siguiendo este modelo, en 1990, hemos creado Luchemos por la Vida, como una forma de desarrollar una nueva realidad en lo que concierne a la seguridad en el tránsito en nuestro país.

Objetivos

Nuestro principal interés es ayudar a modificar las actitudes, comportamientos y hábitos de los que hacen el tránsito en las calles y rutas todos los días (conductores, peatones, ciclistas, etc.), para reducir el número de personas muertas y heridas significativamente.

Entendemos que hay tres cursos principales de acción a desarrollar:

- Crear conciencia en la población sobre el riesgo de los accidentes de tránsito.
- Educar a toda la población para que aprendan algunos comportamientos y hábitos para proteger sus vidas, reduciendo los riesgos de sufrir un accidente.
- Promover la entrada en vigor de leyes apropiadas, y su efectiva vigencia.

Áreas de trabajo

- Medios de comunicación (Una continua campaña pública de concientización y educación por TV, radio, diarios, etc.; por más de 19 años consecutivos)
- Instituciones (Actividades educativas en colegios, en todos los niveles; preescolar, primario, secundario, etc. Instituciones intermedias, dirección de tránsito, etc.)
- Gobierno (Desarrollo de propuestas de leyes y regulaciones para ser presentadas en poder legislativo y ejecutivo)
- Investigación (Análisis de las situaciones locales y extranjeras, encuestas, estadísticas, proyectos, etc.)

Fuente: <http://www.luchemos.org.ar/es/luchemos/que-es-luchemos>

4.4- Instituto de Seguridad y Educación Vial

El Instituto de Seguridad y Educación Vial es una entidad privada que funciona hace 20 años en el país.

Es un centro dedicado al estudio y la investigación de materias como tránsito, transporte, educación y seguridad vial. Además, brinda asesoramiento, asistencia técnica y capacitación al sector público y privado.

El ISEV fue creado el 18 de marzo de 1985 en Buenos Aires y funciona en Defensa 1328, en el barrio porteño de San Telmo. Para mayor información: 4361-4818/4986/8. O por mail a: info@isev.com.ar

Fuente: <http://www.isev.com.ar/>

5. MATERIAL DE CONSULTA

5.1- Asociación para políticas públicas

Accidentes de Tránsito en Argentina 1997-2008

Fleitas, D. y Otamendi, A. APP y PortalSeguridad.org, 2010

El Impacto de los Accidentes de Tránsito en Menores de Un Año.

Fleitas, D. y Otamendi, A. APP, 2008

Accidentes de Tránsito en Argentina 1997-2005

Fleitas, D. y Otamendi, A. APP, 2007

Fuente: <http://www.app.org.ar/areas-de-trabajo/seguridad-vial/publicaciones/>

5.2- Boletines de prensa para una conducción segura

Comenzaron a ser emitidos por el ISEV en Diciembre del año 2000, con el objetivo de informar a los medios de difusión sobre distintas temáticas vinculadas a la seguridad y educación vial.

La idea era la de transmitir en forma concisa (preferentemente con imágenes) un mensaje que permitiera ser re-transmitido a otros por lo cual se utilizó el formato de Boletín de Prensa. Actualmente se los conoce como los "BP" y para nuestra satisfacción son múltiples los medios de difusión que periódicamente difunden su contenido.

Por otra parte han trascendido las fronteras para las que fueron ideados y son utilizados por una gran cantidad de empresas y organismos públicos que los imprimen y colocan en sus carteleras informativas.

Su distribución por email es TOTALMENTE GRATUITA y su aparición es MENSUAL.

Fuente: <http://www.isev.com.ar/nota.php?mn=2&sec=10¬a=38>

5.3- Cascos: Manual de seguridad vial para decisores y profesionales

Publicación científica y técnica N° 628 de la Organización Panamericana de la Salud (2008)

Fuente: http://www.vialidad.gba.gov.ar/datos/educacion_vial/publicaciones/Cascos.pdf

5.4-Siniestros de Tránsito en la Argentina – Septiembre 2012

Fuente: http://www.isevonline.com.ar/isev_home/materiales/prensa_septiembre_2012.pdf

6.- ACTIVIDADES

6.1- Toque de sirena solidario

El domingo 18 de noviembre a las 12 horas los Bomberos Voluntarios del país realizarán el Toque de sirena solidario.

Se adjunta el afiche que diseñó Campañas de la ANSV y que serán distribuidos por Bomberos Voluntarios a todos sus cuarteles.

Esta vez escuchémosla para EVITAR, REFLEXIONAR y CONCIENTIZAR



TOQUE DE SIRENA SOLIDARIO
DOMINGO 18 DE NOVIEMBRE A LAS 12:00 HS.

**EN EL DÍA MUNDIAL EN RECUERDO DE LAS VÍCTIMAS DE TRÁNSITO
AYUDEMOS A CONCIENTIZAR A LA SOCIEDAD EN LA CONDUCTA VIAL
POR MENOS SINIESTROS DE TRÁNSITO.**

DESDE TODOS LOS CUARTELES DE BOMBEROS VOLUNTARIOS DE LA ARGENTINA

COMITÉ CONSULTIVO  

La Síntesis Clave es una iniciativa del Proyecto Observatorio Social Región Oeste, dependiente de la Secretaría de Ciencia y Tecnología de la Universidad Nacional de La Matanza La información contenida en esta publicación solamente podrá ser utilizada citando su procedencia.

CONTACTO

DIRECTORA

Dra. Gloria Edel Mendicoa
inv-soc@unlam.edu.ar

ASESORA PERIODÍSTICA

Lic. Vanina Chiavetta
vchiavetta@unlam.edu.ar

EQUIPO TÉCNICO

Lic. Mirta Fernández
Francisco Cattoni

Florencio Varela 1903- San Justo
É011-4480-8900 int. 8759
Email: ob-soc@unlam.edu.ar
Web: <http://observatoriosocial.unlm.edu.ar/home.php>