

TRABAJO INTEGRADOR FINAL

ALUMNO: CLAUDIO DANIEL MIRANDA.

DNI: 34.501.976.

CORREO: claudiomiranda6989@gmail.com

DIRECTOR DE TRABAJO: LIC. MARIA CRISTINA GOMEZ SOLÁ.

MATERIA: TRABAJO FINAL INTEGRADOR.

CARRERA: LICENCIATURA EN SEGURIDAD.

JEFE DE CARRERA: LICENCIADO HUMBERTO SALVADOR LESCANO.

UG: 003.-



**Universidad Católica
de Salta**

AUTORIDADES

Gran Canciller

S.E.R. Mons. Mario Antonio Cargnello Arzobispo de Salta

Rector

Ing. Rodolfo Gallo Cornejo

Vicerrectora Académica

Mg. Constanza Diedrich

Vicerrector Administrativo

Dr. Dario Eugenio Arias

Vicerrector de Formación

Pbro. Dr. Cristian Arnaldo Gallardo

Vicerrector de Investigación y Desarrollo

Dr. Federico Colombo Speroni

Director General Sistema de Educación a Distancia

Ing. Lic. Daniel Torres Jimenez

Secretaría General

Lic. Silvia Alvarez

Jefe de Carrera de Licenciatura en Seguridad

Lic. Humberto Salvador Lesacno



FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS

**RESOLUCION N° 32/18
CARRERA LICENCIATURA EN SEGURIDAD
MODALIDAD A DISTANCIA**

En Campo Castañares, sito en la Ciudad de Salta, Capital de la Provincia del mismo nombre, República Argentina, sede de la Universidad Católica de Salta, a los veintuno días del mes de septiembre del año dos mil dieciocho.

VISTO:

La nota presentada por el alumno **MIRANDA, CLAUDIO DANIEL**, DNI 34501976, de la U.G. 3 Salta, en la que solicita aprobación de Tema y Director de Trabajo Final Integrador; y

CONSIDERANDO:

Que, lo solicitado encuadra en los requisitos establecidos en el Reglamento de Trabajo Final Integrador de la carrera de Licenciatura en Seguridad, aprobado por Resoluciones Rectorales 797/2008 y 1029/2011.

Que, el tema objeto de Trabajo Final Integrador: **"LA PREVENCIÓN DE SINIESTROS VIALES EN LAS RUTAS DE CAFAYATE"**. Que fundamenta su propuesta en la observación de una alta tasa de siniestros viales que se producen generalmente los fines de semana. Que el objetivo general es determinar la efectividad de los controles viales en rutas nacionales que comprenden los ingresos a la localidad de Cafayate. Asimismo los objetivos específicos se ajustan al objetivo general y a la temática propuesta.

Que, de conformidad al análisis realizado del tema y consideración del Curriculum Vitae del Director presentado, Licenciada en Psicología **GÓMEZ SOLÁ, MARÍA CRISTINA**, DNI 10166081, docente de esta Casa de Altos Estudios, corresponde acceder a lo peticionado;

Por ello:

**EL SEÑOR DECANO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS
DE LA UNIVERSIDAD CATOLICA DE SALTA**

RESUELVE

Artículo 1°: Aprobar el Tema: **"LA PREVENCIÓN DE SINIESTROS VIALES EN LAS RUTAS DE CAFAYATE"**, presentado por el alumno **MIRANDA, CLAUDIO DANIEL**, DNI 34501976, de la U.G. 3 Salta y la Dirección del Trabajo Final Integrador a cargo del Licenciada en Psicología **GÓMEZ SOLÁ, MARÍA CRISTINA**, DNI 10166081.

Artículo 2°:

Comuníquese a Secretaría General, Dirección de Alumnos, al Director de Trabajo Final Integrador designado, al alumno interesado, regístrese y archívese.



Dr. Eduardo Jesús Román
Secretario Académico
Facultad de Ciencias Jurídicas
Universidad Católica de Salta

Dr. Omar Alberto Canabarro
Decano
Facultad de Ciencias Jurídicas
Universidad Católica de Salta

INDICE

Índice	4
Agradecimientos	
6	
Introducción	
7	
Hipótesis	9
➤ Capítulo I	
11	
1 Situación Problemática	12
Estadísticas	14
que	
alarman	
1.1 Siniestros viales / Accidentes de tránsito: Conceptos	15
1.2 Tipos de siniestros viales	16
1.3 Factores de los siniestros	20
Factor humano	20
Factor ambiental o el entorno	22
La seguridad activa	23
Elementos de seguridad pasiva	24
1.4 Factores psicológicos que afectan al conductor	24
Clasificación de tipos de accidentes en las que afectan factores psicológicos	27
¿Cómo actúa el alcohol en el cerebro?	28
¿Cómo actúa el alcohol en el organismo?	29

1.5 Ley Nacional de Transito N° 24.449/95	30
Glosario Capítulo I	
36	
➤ Capítulo II	
37	
2 Políticas Públicas	
38	
2.1. Políticas de Prevención del de los siniestros viales	39
2.2 Educación Vial	
40	
Trilogía Vial	
42	
Elementos obligatorios, derechos del inspeccionado, exhibición de documentos y requisitos para circular	43
Prevención y minimización en siniestros viales	
46	
La educación formal	
47	
2.3 Participación Ciudadana – Comunitaria	
49	
Glosario Capítulo II	
52	
➤ Capítulo III	
53	
3 Importancia de la Seguridad Vial	
54	
3.1 Antecedentes históricos	
54	
Actualidad de los sistemas de seguridad vial	
56	
3.2 Problemática en la ciudad de Cafayate	
60	
Gráficos comparativos	
62	

Clases de licencia de conducir	
66	
Ruta Nacional N° 40 (Km. 4343)	
68	
Ruta Nacional N° 68 (Km. 03)	
76	
Ruta Nacional N° 40 (Km. 4328)	
86	
Recomendaciones	94
3.3 Controles viales en la Ruta Nacional N° 40 y la Ruta Nacional N° 68	96
Recursos materiales	99
Recursos humanos	
100	
Señales corporales	103
Ejecución	
107	
Objetivo General y Objetivos Específicos	
109	
Recursos afectados por puntos de control	
109	
3.4 Determinación de plazos	
110	
3.5 Resultados de los controles	
111	
➤ Conclusión	111
Glosario Capítulo III	
117	
Anexo I	
118	
Anexo II	
121	
Anexo III	
124	
Anexo IV	
125	

Anexo V	
126	
Anexo VI	
129	
Bibliografía	132

Agradecimientos

A mi familia, por su comprensión y estímulo constante, además de su apoyo incondicional a lo largo de mis estudios.

A mi Directora Lic. María Cristina Gómez Solá, quien me brindó su valiosa y desinteresada orientación y guía en la elaboración del presente trabajo de investigación.

Y a todas las personas que de una manera u otra, me apoyaron en la realización de este trabajo.

INTRODUCCION

En el mes de enero del presente año, recibí el traslado de destino, donde me nombraron como jefe de la Sección de Protección de Espacios Recreativos y Turísticos de Cafayate (Bici Policías).

Al llegar, tras entrevistas con superiores, mis pares y personal subalterno, todos coincidieron en manifestar que esta ciudad, si bien es todavía tranquila en relación a la comunidad, dado que posee una tasa baja de delitos, se observa una importante cantidad de accidentes de tránsito con lesionados, muertes y daños de consideración en los vehículos involucrados.

La Seguridad Vial es considerada como parte fundamental en nuestra sociedad y de la Institución Policial, sobretodo en estos días cobra relevancia cuando se observa una alta tasa de siniestros viales que se producen generalmente los fines de semana donde la mayoría de los jóvenes circulan en estados de ebriedad sin respetar las normas de tránsito. Todo ello supone una búsqueda de soluciones alcanzables llevadas a cabo por personal policial de diferentes áreas en conjunto con otros organismos provinciales y municipales, teniendo siempre en cuenta que la clave para reducir estos hechos es la prevención como medida fundamental por medio de controles vehiculares en lugares críticos y estratégicos.

Es muy importante que cuando las personas que circulan en vehículos llegan a un control vial, el efectivo policial a cargo aplique todos los protocolos de intervención sin errores o dudas al momento de su intervención con el fin de que el conductor

observe en ese personal policial la capacidad y profesionalismo que tiene al solicitar la documentación u otro procedimiento.

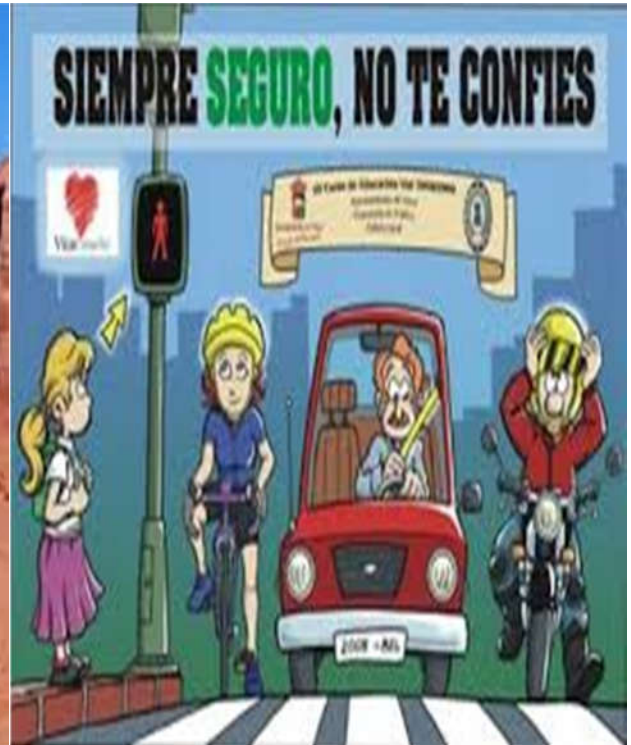
Por todo ello, considero que se deben realizar controles vehiculares con el objeto de verificar si el vehículo cuenta con todas las condiciones de circulación y si el conductor se encuentra habilitado para conducir un vehículo de las categorías que lo está haciendo. Por la experiencia sostengo que estos controles son los más adecuado para resolver la mayor cantidad de siniestros viales, dado que nuestro principal objetivo está basado en garantizar la protección de la vida, bienes materiales y el correcto desplazamiento de los usuarios de la vía pública, como así también la búsqueda del desarrollo de aptitudes, hábitos y el interés necesario para que el conductor actúe de una manera más inteligente, razonable, y responsable a la hora de tomar la decisión al subirse al vehículo, como así también se haga efectivo el cumplimiento de las leyes, reglamentos y normas vigentes de tránsito. Para ello se ha dispuesto tomar el control sobre esta problemática planificando el desarrollo de diversos controles viales conjuntos.

HIPOTESIS

Si se realiza un efectivo control vehicular, se reducirán de manera considerable los accidentes de tránsito en la ciudad de Cafayate.

PREVENCIÓN DE SINIESTROS VIALES EN LAS
RUTAS NACIONALES DE CAFAYATE





CAPITULO I

- **SITUACION PROBLEMÁTICA**

REGIÓN DEL NOROESTE	Jujuy, Salta, La Rioja, Tucumán, Catamarca, y Santiago del Estero.
REGIÓN DEL NORESTE	Formosa, Chaco, Misiones, Corrientes y Entre Ríos.
REGIÓN DE CUYO	San Juan, San Luis y Mendoza.
REGION PAMPEANA	Córdoba, Santa Fé, Buenos Aires y La Pampa.



Un informe elaborado por la Agencia de Vialidad Nacional muestra cómo somos los argentinos a la hora de subir a un auto, a una moto, camioneta o camión. La mayoría son desaprensivos, actúan sin tomar conciencia, a la hora de ponerse al frente de un volante y sin miramientos hacia los demás.

El informe señala que siete de cada diez niños y adolescentes que viajan en automóviles en la Argentina circulan “desprotegidos”, sin utilizar elementos como el cinturón y las sillas de retención infantil, mientras que la mitad de los conductores no utiliza el cinturón de seguridad.

Las regiones de NEA (Noroeste Argentino) y NOA (Nordeste Argentino) son las que presentan los niveles de desprotección más críticos.

Los datos corresponden a un informe presentado por la ANSV (Asociación Nacional de Seguridad Vial) y el Ministerio de Transporte de la Nación.

El porcentaje de conductores que usa cinturón de seguridad es del 50,2%; en copilotos es del 42,9% y en ocupantes traseros desciende a 23,1%, detalla el estudio. Y agrega que “sólo el 43,6% de los vehículos observados en la Argentina circula con todos sus ocupantes protegidos con cinturón de seguridad”.

Durante el 2016 la ANSV relevó en todo el país datos de más de 82.000 vehículos y casi 38.000 motos. En total, el estudio involucró a más de 175.000 personas.

Al comparar las distintas regiones del país, las tasas más bajas de uso del cinturón son las del NOA (35,8%), mientras que Cuyo encabeza con el 60,8%. A nivel nacional, el uso de cinturón de seguridad es “significativamente más bajo” que las cifras de la mayor parte de los países de la región.

Por otro lado, cuatro de cada diez conductores de motos no usan casco, porcentaje que aumenta entre los menores de edad, ya que siete de cada diez circulan sin casco, conduciendo o como acompañantes. “La mayoría de los motociclistas son jóvenes de entre 18 y 35 años y ocho de cada diez son hombres”, añade el estudio.

En cuanto al uso de luces diurnas, sólo cuatro de cada diez las utiliza en forma reglamentaria, y comparando las regiones, Cuyo es la que más las utiliza (61,1%) y NEA el que menos, con un 35,1%.

El trabajo también hizo una distinción de género: ocho de cada diez conductores son hombres, y las mujeres “manejan menos pero se cuidan más”, ya que cerca del 60% usa el cinturón de seguridad -comparado con el 50% en los hombres.

Estadísticas que alarman

En la Argentina, miles de personas mueren todos los años en accidentes de tránsito y parece que la gente aún no tomó conciencia al respecto: se sigue conduciendo mal y no se cumplen reglas básicas. El Ministerio de Transporte de la Nación alertó sobre este flagelo al difundir un nuevo mapa oficial de la seguridad vial. El estudio reveló que en el año 2.017 murieron 15 personas por día en todo el país y que cerca del 55% de las víctimas tenía menos de 35 años.

Según este nuevo relevamiento, durante 2016 hubo 5.613 muertes en todo el territorio nacional. El 30% ocurrió en la provincia de Buenos Aires, donde unas 1.559 personas perdieron la vida en rutas y calles

Para hacer este estudio, la Agencia Nacional de Seguridad Vial implementó una nueva metodología que consiste en recolectar información por medio de una base de datos digital, donde los municipios van ingresan sus propias estadísticas. Este formato ya está funcionando en siete provincias.

Al analizar la tasa de mortalidad (la relación entre el número de muertos y la población), se descubre que Santiago del Estero ostenta el promedio más elevado: 35,8 víctimas fatales cada 100.000 habitantes. Le siguen San Luis (24,9) y Catamarca (23). Luego, en la otra punta, están la provincia de Buenos Aires (9,3), Tierra del Fuego (5,1) y la Capital Federal (3,2).

Salta ocupa el octavo lugar en las provincias con más muertes

Salta está dentro del Top Ten de las provincias con más muertes en accidentes viales. En el año 2.016, y según las cifras que maneja el Observatorio de Seguridad Vial, en la provincia murieron 214 personas, esto hace que Salta esté en el octavo lugar.

La de más muertes por accidentes es Buenos Aires con 1559; la sigue Córdoba con 490; Santa Fe con 446; Tucumán con 341; Santiago del Estero con 331; Mendoza con 307; Misiones con 265 y Salta con 214.

El año 2017 cerró con **202 víctimas fatales en accidentes de tránsito**. Las estadísticas indican que todavía falta mucho por hacer, más controles viales en las distintas rutas de la provincia y sobre todo más campañas de concientización.

El titular de Padres de Víctimas de conductores ebrios e irresponsables (PaViCEI), Raúl Padovani, lamentó que “como siempre, las víctimas son en el interior de la provincia, donde los hechos viales son con mayor violencia debido a la velocidad y también a la falta de control que hay, comparado con los controles de Salta capital”. En el año 2.016 174 personas fallecieron a causa de siniestros viales en el interior, y 40 en Salta Capital.

En este sentido, manifestó que “cerca del 82% son en el interior de la provincia y el resto en la Capital” y agregó que esta situación viene ocurriendo “hace años y no se puede bajar por la falta de control en el interior”. También, indicó que la mayoría de las personas que sufren accidentes de tránsito rondan entre los 17 y los 35 años, y generalmente son motociclistas que no toman las medidas preventivas correspondientes.

Padovani destacó que en Salta Capital se consiguió que “el 85% de los motociclistas usen casco”, mientras sostuvo que en el interior es al revés, son muy pocos los que lo usan.

“Por eso PaViCEI tiene como prioridad la prevención de accidentes de tránsito, la segunda la concientización y la tercera la educación, son 3 cosas que deben ir tomadas de la mano para que funcione. (Fuente: Diario El Tribuno).

1.1 Siniestros viales / Accidentes de tránsito: Conceptos.

Un accidente de tránsito o siniestro vial es un suceso imprevisto y ajeno al factor humano que altera la marcha normal o prevista del desplazamiento en las vialidades. Especialmente es aquel suceso en el que se causan daños a una persona o cosa, de manera repentina ocasionada por un agente externo involuntario. El perjuicio ocasionado a una persona o bien material, en un determinado trayecto de movilización o transporte, debido (mayoritaria o generalmente) a factores externos e imprevistos que contribuyen la acción riesgosa, negligente o irresponsable de un conductor, de un como pueden ser fallos mecánicos repentinos, condiciones ambientales desfavorables (sismos o cambios climáticos bruscos y repentinos) y cruce de animales durante el tráfico o incluso la caída de un árbol por fuertes vientos en la calle o carretera.

Un hecho, siniestro o incidente vial es aquella colisión entre uno o más sectores de la vialidad (peatones, ciclistas, automóviles, autobuses, camiones, tractores) en el cual si hay víctimas (tanto con lesiones leves o graves) se redefine como agresión vial, si se da con daños materiales se le dice “daños de tráfico”. Estos no son aleatorios ni imprevisibles, y usualmente están acompañados por corresponsabilidades, como puede ser falta de señalización adecuada, carencia de iluminación en las calles o la mala construcción de una avenida, falta de planeación o la ejecución de proyectos mal planeados, carencia de responsabilidad al manejar (conducir en estado de ebriedad, utilizar el celular mientras se maneja o conducir a exceso de velocidad).

Si bien, en la mayoría de los siniestros no se generaliza la culpabilidad, aunque no hay intención de lastimar, hay culpa. Por ejemplo, un conductor en estado de ebriedad atropella peatones, sin embargo sabe que es ilegal manejar en ese estado así como el hecho de encontrarse en estado etílico reduce sus capacidades de maniobra, por lo que el hecho vial deja de ser impredecible o inevitable.

1.2 Tipos de siniestros viales

Sólo puede hablarse de incidente involuntario cuando se alude a la parte pasiva de la acción, es decir, a quien se involucra en un siniestro de tránsito sin poder evitarlo. Porque, salvo la intervención de la naturaleza, o a procesos orgánicos fisiológicos del ser humano, gran parte de los siniestros son prevenibles y evitables. Un porcentaje menor de ellos se debe a fallas de fabricación de vehículos, lo cual no excluye atribuirles un "error humano consciente". Posteriores investigaciones de estos incidentes han corroborado esta afirmación. Los hechos de tráfico tienen diferentes escalas de gravedad, el tipo más grave se considera aquel del que resultan víctimas mortales, bajando la escala de gravedad cuando hay heridos graves, heridos leves, y el que origina daños materiales a los vehículos afectados. También pueden clasificarse los accidentes al número y tipo de vehículos involucrados, según esta categoría podríamos clasificar los accidentes en las siguientes categorías:

a) Por su resultado:

- Sin lesiones.
- Con lesiones: leves, graves y gravísimas.
- Fallecidos.
- Con daños materiales y/o a la propiedad.

b) Por cantidad de involucrados

- Accidente Simple: Es cuando participa uno o dos vehículos.
- Accidente Múltiple: Es cuando participan más de dos vehículos.

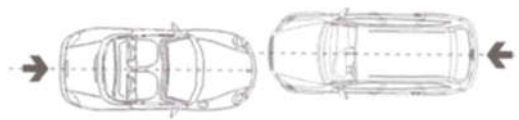
c) Por tipo de colisión:

1. Frontales

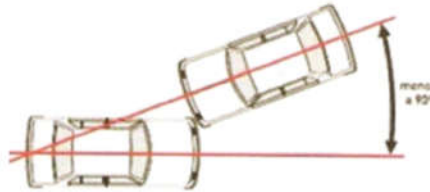
- Colisión central: Cuando entre dos vehículos colisionan en su sector frontal y coinciden aproximadamente los ejes longitudinales de los mismos.



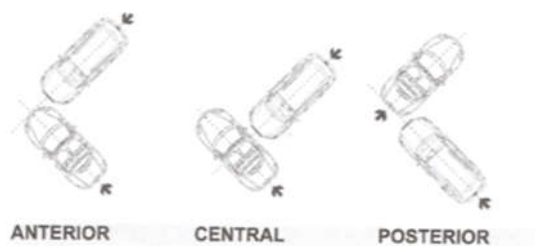
- Excéntrica: Cuando los ejes longitudinales son paralelos, pero no coinciden entre sí.



- Angulares: Cuando los ejes longitudinales forman un ángulo inferior a 90° .



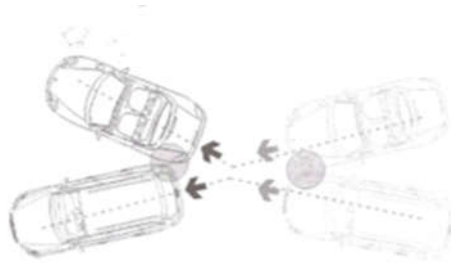
2. Laterales o Perpendiculares: Cuando forman un ángulo de 90° entre ambos vehículos intervinientes. Se dividen en anteriores, centrales y posteriores.



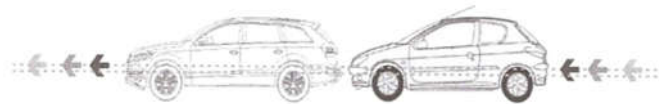
3. Oblicuas: Cuando el ángulo que forman entre ambos vehículos intervinientes, es distinto a 90° . Puede ser anterior, central, posterior.



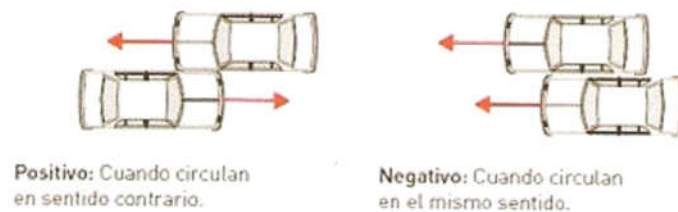
4. Colisiones reflejas: Son aquellas en las que se producen dos o más colisiones sucesivas entre sí, luego del impacto principal.



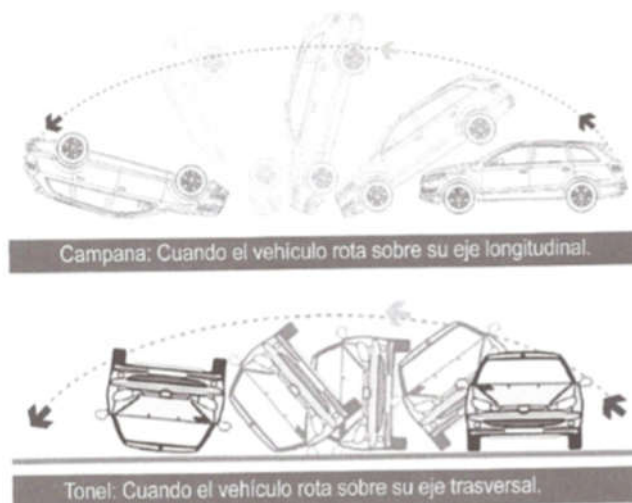
5. Colisiones por Alcance: Cuando dos o más vehículos entran en colisión de tal modo que el sector frontal de uno lo hace sobre el sector posterior del otro.



6. Colisiones por Raspado: Cuando se produce un roce entre los laterales de ambos vehículos. Pueden ser:



7. Despiste: Cuando un vehículo o parte del mismo sale de la calzada.
8. Vuelco: Rotación del vehículo sobre uno de sus ejes, puede ser:



9. Atropellos: Es la colisión de un vehículo contra un peatón.
10. Colisión contra obstáculo fijo: Cuando el vehículo colisiona contra defensas laterales, defensas centrales, alcantarillas o desagües, señalamiento vial, postes, arboles, etc.
11. Otros: Que tiene características especiales: incendio, sumersión, explosión, caída de usuarios de los vehículos, derrumbamiento.

(Fuente: Manual de formación en tránsito y seguridad vial).

Consecuencias de los siniestros viales

Existen una cantidad de posibles consecuencias que resultan de un accidente de tránsito, ya sea por un pequeño roce o por un choque devastador. Los hechos viales ocasionan numerosos costes sociales, no sólo en pérdida de vidas sino también en forma de lesiones temporales o permanentes a personas involucradas en accidentes de tráfico.

Además, frecuentemente las lesiones permanentes acarrear fuertes costes económicos tanto al estado, como a las compañías aseguradoras como a los individuos que los padecen. Se estima que, a principios del siglo XXI, cada año se producen entre 1,5 y 2 millones de muertos por causa de accidentes de tráfico, y en muchos países desarrollados constituye la principal causa de muerte entre los menores de 25 años. Los accidentes automovilísticos son la principal causa de muerte y discapacidad (causada por algo distinto de la genética) en los Estados Unidos.

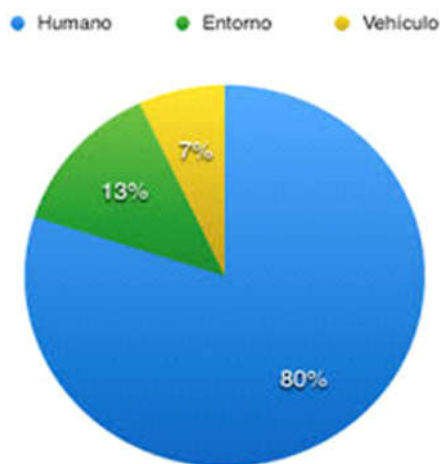
La siniestralidad o peligrosidad tiene que ver con la probabilidad de ocurrencia de accidentes en un determinado tramo de carretera, un determinado tipo de vehículo o un

grupo determinado de conductores. Por otra parte, la vulnerabilidad tiene que ver con la posible ocurrencia de daños en caso de suceda de accidente. Los elementos de seguridad pasiva y seguridad activa de los vehículos modernos se han previsto para disminuir la vulnerabilidad de las personas involucradas en accidentes.

En la mayor parte de países desarrollados se ha observado, en gran parte por la mejora de la seguridad de los vehículos, que el riesgo mortal por accidente ha disminuido, es decir, en caso de accidente se ha disminuido notablemente la probabilidad de muerte. Sin embargo, aunque ha disminuido la mortalidad, la proporción de lesionados (heridos que no fallecieron) en parte ha aumentado.

La mayor parte de fallecimientos en accidentes de tránsito están asociadas a traumatismos craneoencefálicos, a traumas torácicos y a laceración de órganos internos. Entre los heridos además pueden ser: graves (riesgo de muerte) o leves (sin riesgo de muerte), debe distinguirse también entre heridos con lesiones permanentes y heridos con lesiones pasajeras.

1.2 Factores de los siniestros viales.



Las causas o factores que hacen a la producción de los indicados accidentes de tránsito, se indican como:

- a) FACTOR HUMANO: dentro del estudio de este factor se incluye a los diferentes usuarios de la vía pública y que se identifican como:

1) Peatón: todo ser humano que se desplaza por sus propios medios, sin ningún tipo de ayuda más que la proporcionada por su propia contextura orgánica y física.

2) Conductor: toda persona que tiene a su cargo la guía de una máquina capaz de transportar o simplemente moverse.

3) Pasajero: persona que para trasladarse de un lugar a otro a través de un medio mecánico y paga una determinada suma de dinero (pasaje).

4) Acompañante: persona que para trasladarse de un lugar a otro utiliza un medio mecánico y sin abonar suma de dinero.

Dentro del factor humano se incluye:

1) Conocimiento de las normas de tránsito: referidos a los usuarios de la vía pública, este elemento establece que los mismos deben conocer las ordenanzas y/o leyes destinadas al tránsito, a los fines de poderse desplazar por la vía pública de manera CORRECTA (hacer el uso de la vía de circulación conforme lo establece la ley de tránsito) y SEGURA (evitar ser protagonista de un siniestro utilizando una conducta defensiva).

2) Conocimiento del vehículo: los diferentes conductores, no tan sólo saber desplazarse en los mismos, sino que deben tener un conocimiento profundo sobre los elementos que hacen al buen manejo y circulación del rodado, evitando de esta manera la producción de los siniestros. (Ej.: conocer los comandos; estado mecánico; etc.).

3) Estado físico; y 4) Estado psíquico: estos estados y desde el punto de vista accidentológico, tienen que ver con la REACCIÓN DEL CONDUCTOR; consecuentemente a ello y conforme lo establece la reglamentación respectiva, no deben padecer ningún tipo de dolencias que incidan en el buen manejo (Ej.: epilepsia, asma crónico, enfermedades agudas del corazón, etc.). Del mismo modo debe evitar la intoxicación por alcohol y otras sustancias que incidan en la conducción (Ej.: bebidas alcohólicas, estupefacientes, barbitúricos, anfetaminas, remedios contra indicados para el manejo vehicular, etc.).

Se entiende por “reacción”, la respuesta que debe generar el ser humano ante un determinado estímulo. En el presente análisis la reacción se entiende como la respuesta que debe dar un conductor al observar en su línea de marcha, la existencia de un peligro, por lo que deberá resolver tal situación a través de una respuesta. (Ej.: frena su rodado, trata de esquivar, impacta sobre éste, etc.).

En condiciones normales una persona demora aproximadamente un segundo en reaccionar (1”), por el contrario, si se ve afectado por la ingesta de sustancia prohibida o el consumo de algún medicamento contraindicado, su reacción se verá retardada, aumentando el proceso de respuesta y teniendo una mayor probabilidad de generar el siniestro vial.

b) FACTOR AMBIENTAL O ENTORNO:

El medio ambiente está referido al lugar o sector por donde se desplazan los usuarios de la vía pública, más específicamente referido al tránsito vehicular.

Este tiene que ver, casi en forma directa, con los accidentes de tránsito, porque en días o estaciones del año, lluviosos o con neblina, estos reproducen; ya que por falta de responsabilidad, con respecto a la velocidad o neumáticos deficientes se éstos pueden generar (accidentes de tránsito).

La visibilidad: es un factor importante del medio ambiente, que en caso de estar reducida, los peligros van apareciendo en forma gradual al disminuir la distancia y el conductor puede verse frente a un peligro antes de darse cuenta del mismo.

La niebla y el humo: son similares a la oscuridad, pero con el inconveniente que éstos aparecen con mayor rapidez que la oscuridad; la niebla cuando es densa y continua, es menos peligrosa que cuando se alterna con claros, ocurriendo lo mismo con el humo.

Lluvia-nieve: reducen la visibilidad del mismo modo que la oscuridad o la niebla; asimismo, estas condiciones generan en el interior del vehículo automotor, el empañado de los cristales, reduciendo a muy escasos metros la visión.

Señalización: como consecuencia de toda condición que reduzca la visibilidad dificultará, así también, la lectura de las señales del camino, esto ocurre sobre todo cuando la niebla, lluvia, nieve, etc., se combinan con la oscuridad, y a lo que se suma el efecto de retro reflexión producido por el reflejo de los faros frontales de los vehículos.

Infraestructura vial: es otro elemento que debe ser incorporado en el factor ambiente, partiendo de la idea que éste último es el lugar o sector por donde se desplazan los usuarios de la vía pública. Conforme se fue incrementando el parque automotor, surgió la necesidad de ordenamiento en el trazado de los caminos a fin de salvar obstáculos físicos, humanos o de los mismos vehículos; con ese fin, ingresa a la Ingeniería con gran fuerza la INFRAESTRUCTURA, en la que se trata de establecer normas mínimas en el trazado y diseño geográfico de los caminos, con el propósito de ofrecer seguridad a sus usuarios.

Señalización vial: son los medios físicos destinados a indicar a los usuarios de la vía pública, la forma CORRECTA Y SEGURA para desplazarse por la misma.

C) FACTOR MECANICO:

- Falla en los frenos
- Falla en la dirección
- Falla en la suspensión
- Falta de mantenimiento

La seguridad activa

Elementos de seguridad activa

Son todos aquellos elementos que son indispensables para el normal desenvolvimiento del rodado en la vía pública, y cuya falta o deterioro genera el accidente de tránsito.

- Sistema de freno (tiene por finalidad detener el vehículo y aminorar la velocidad generada en el mismo).
- Sistema eléctrico (conjunto de dispositivos que tiene por objeto permitir el encendido del automotor y de la misma manera acceder al uso de las diferentes luces (permite ver y ser visto) o equipos que tiene el rodado (audio, tv, equipos de refrigeración, etc.).
- Sistema de dirección (equipamiento que permite mantener el rodado en una determinada línea de marcha y/o efectuar desviaciones).
- Sistema de suspensión (este sistema tiene como finalidad aminorar los efectos del camino para un mayor confort de sus ocupantes y mantener la estabilidad del rodado).
- Sistema de transmisión (conjunto de elementos mecánicos que permite el desplazamiento del vehículo a diferentes velocidades).
- Sistema de rodamiento (específicamente referido a las ruedas del vehículo, tiene como propósito general las condiciones de seguridad para que el mismo se pueda desplazar de manera segura).

Elementos de seguridad pasiva

Estos elementos tienen como finalidad, en caso de accidente de tránsito, aminorar o evitar las lesiones a las personas, ya sean que estos se trasladen en el interior del rodado o sean terceros.

Los elementos de seguridad pasiva, a su vez se dividen en: Seguridad pasiva interior Conjunto de elementos o dispositivos diseñados para aminorar los efectos que puede producir un accidente de tránsito sobre los ocupantes. Conforman este aspecto:

- acolchado en interior del habitáculo.
- espejo retrovisor interno adherido al parabrisas, no atornillado a techo.
- cristal de parabrisas inastillable.
- columna de dirección deformable.
- cinturones de seguridad.
- apoya cabezas.
- air bag (colchón de aire).

Seguridad pasiva exterior

Son los elementos que actúan como protección, en el caso de impactos contra peatones, ciclistas, motociclistas, etc., según su caso. Se manifiesta al eliminar de las partes frontales de carrocería todo tipo de punta o saliencia que pueda ocasionar lesiones o traumatismos en caso de golpes, adoptándose formas redondeadas, convexas y embutidas. Ejemplos:

- espejos externos rebatibles.
- paragolpes contruidos en plástico o goma.
- parrillas delanteras plásticas o de fibras.
- paragolpes carentes de saliencias (puntas agudas).
- manijas de puertas embutidas.
- otras.

1.4 Factores psicológicos que afectan al conductor.

- Personalidad del conductor
- Emociones
- Enfermedades psíquicas

- Depresión
- Ingesta alcohólica.
- Estrés.

La personalidad de un individuo es un aspecto determinante de la conducta de la conducción. Tras diversos estudios, se ha llegado a la conclusión de que los factores que más influyen en los accidentes de tráfico suelen ser de tipo temperamental y de carácter; y que el mayor número de accidentados suelen manifestar cierta inmadurez de su personalidad de su humor, actitud de riesgo, osadía, comportamiento arbitrario y descontento en alguna faceta de su vida familiar, laboral o personal.

La actividad de la conducción también se encuentra en estrecha interdependencia con los componentes afectivo - emocionales (motivos, sentimientos y emociones) que rigen el comportamiento humano. Son muchos los factores personales, subjetivos, emocionales y situacionales que pueden intervenir en el conductor en cada uno de los momentos de la conducción, incrementando el riesgo de accidentes.

Las enfermedades psíquicas tienen cada vez más auge en nuestra sociedad, sin distinción alguna, por lo que se están convirtiendo en una auténtica epidemia. El estrés o la depresión afectan cada vez más a la población, y sin lugar a duda son enfermedades que tienen su incidencia en aquellos que son conductores.

La práctica de la conducción requiere una gran concentración, algo que se olvida con frecuencia, y este tipo de enfermedades disminuye considerablemente la capacidad del conductor para concentrarse en los estímulos externos imprescindibles para una conducción segura.

Dentro de las enfermedades anteriormente descritas, la depresión es una de ellas que se caracteriza por una disminución manifiesta del tono vital y por una apariencia de tristeza. La pérdida de apetito, de peso, insomnio, retardo psicomotriz, disminución sexual, falta de concentración, ansiedad, etc., son algunas de las características de este tipo de enfermedad. Algunos de los síntomas anteriormente descritos tienen un efecto directo e inmediato con la actividad de conducir, como pueden ser la disminución en la atención, la tendencia al suicidio, las alteraciones en el sueño, el aumento de ansiedad y la irritabilidad, el aumento de la fatiga o la merma en la capacidad de decisión y alteraciones sensoriales.

Todos estos trastornos y alteraciones físicas y psíquicas no necesariamente tienen que estar presentes en la misma medida en todas las depresiones ni en todos los depresivos.

Si se tiene depresión y se es conductor habitual se debe acudir a un especialista de forma que se determine el tipo de depresión y la terapia a seguir. Si está bajo los efectos de alguna terapia farmacológica debe tenerse en cuenta que estos fármacos pueden producir alteraciones que afecten directamente a la conducción.

El depresivo debe evitar auto medicarse así como consumir alcohol u otras drogas como remedio contra la depresión, ya que su consumo puede potenciar los riesgos y efectos de esta enfermedad y consiguientemente aumentar las conductas peligrosas al volante.

Si se está en una fase aguda de depresión, debe evitarse el uso del vehículo ya que aumentarían las posibilidades de sufrir un accidente.

Otra de las enfermedades anteriormente descritas es el estrés, que se caracteriza por un estado psico-biológico con efectos positivos y negativos, que se produce generalmente cuando el individuo se encuentra inmerso en una situación de sobre exigencia física o psíquica.

El ritmo de vida acelerado, la sobrecarga de trabajo, problemas de inseguridad o frustración profesional, la excesiva estimulación ambiental, marcarse metas excesivamente elevadas, trabajar en un ambiente excesivamente competitivo, son alguna de las situaciones que pueden dar lugar a la aparición de estrés.

La situación de estrés se caracteriza por una primera fase de alarma, en esta primera etapa se activa el hipotálamo, la corteza cerebral, la formación reticular, el sistema límbico, el sistema nervioso autónomo y el sistema endocrino. Esto trae consigo una mayor capacidad de reacción, una mejora de los umbrales sensoriales, una potenciación de los mecanismos de alerta y en general un aumento de las funciones vitales. Estos efectos no deberían ser perjudiciales para la conducción, sin embargo, implican en el conductor un mayor nivel de agresividad y comportamiento competitivo, impaciencia, aumento a la predisposición a realizar una conducción

temeraria, mayor predisposición a tomar decisiones arriesgadas y en general, una mayor tendencia a no respetar las señales y las normas de circulación.

La segunda fase, denominada de resistencia, se caracteriza porque el organismo resiste aumentando sus defensas y manteniéndolas durante mucho tiempo, lo que conduce poco a poco a la tercera etapa del estrés que denominamos la fase de agotamiento.

En esta última fase se deteriora la habilidad para integrar información y realizar funciones analíticas, disminuye el nivel de atención y concentración ante los estímulos (luces, señales, etc.). En esta etapa es recomendable prescindir del vehículo o utilizarlo bajo un control riguroso sólo cuando sea sumamente imprescindible.

Si se tiene estrés se debe conducir con prudencia y lo mejor es acudir a un especialista en este tipo de trastorno.

Clasificación de tipos de accidentes en las que afectan factores psicológicos

- **Conducción irresponsable:** Niños en el asiento delantero, furgonetas con mercancías, hablar en la conducción, fumar, ingerir drogas, alcohol o fármacos en la conducción, etc.
- **Conducción agresiva:** Hacer carreras en las vías públicas, cambios bruscos en la velocidad, adelantar sin mantener distancias, etc.
- **Conducción descortés:** No indicar debidamente los giros, detenciones, adelantamientos, no dar luces durante la noche, etc.
- **Posición incorrecta:** circular por carril inadecuado, no ceder el paso, no atender a las señales, etc.
- **Conducción entorpecedora:** Conductores que van de paseo, conductores lentos que no dan paso, atascos de tráfico, etc.
- **Conducción autosuficiente:** No dar preferencia de paso, vehículos rápidos, etc.
- **Conducción con visibilidad restringida:** Conducción tras ingerir fármacos o drogas, escasa visibilidad en la carretera debido a la lluvia o niebla, adelantamientos en cambios de rasante, etc.

- **Conducción descuidada:** Cerrar el paso y dificultar maniobras, no hacer uso de espejos retrovisores.
- **Agresividad en la conducción:** la agresividad en la conducción es uno de los factores por los cuales se producen más accidentes de tráfico. Unos indicadores muy comunes son los toques de bocina, gestos y comentarios exagerados. Estas manifestaciones agresivas las muestran todo tipo de conductores y no sólo aquellos con especiales rasgos agresivos.

¿Cómo actúa el alcohol en el cerebro?

Según un estudio publicado por el investigador norteamericano J. Roizen, el alcohol está presente en la mayor parte de los crímenes violentos.

A partir de datos recopilados en Estados Unidos, se sabe que el 86% de los homicidas actúan bajo el influjo de un licor. Esto también ocurre en el 37% de los asaltantes, el 60% de los delincuentes sexuales y en el 57% de los casos de violencia doméstica.

Los números hablan por sí solos. El alcohol es una de las drogas más adictivas y también uno de los psicoactivos que cambia en comportamiento de las personas con mayor intensidad.

El alcohol interrumpe el funcionamiento normal del cerebro. Según la hipótesis de la desinhibición, el consumo de alcohol debilita el funcionamiento de los mecanismos cerebrales que se encargan de restringir las conductas impulsivas. Por eso una persona alcoholizada deja aflorar sus impulsos, sin medir consecuencias y con la mayor naturalidad.

El alcohol también genera un procesamiento deficiente de la información en el cerebro. De ahí que bajo el influjo de esta sustancia, una persona puede malinterpretar ciertas señales sociales. Por ejemplo, actitudes normales como una palmada en la espalda, llegan a ser vistas como un gesto amenazante.

Tampoco hay una evaluación adecuada de los riesgos del comportamiento. Quien bebe alcohol no repara en lo que puede sobrevenir después de un determinado acto.

Sin embargo, también existen algunos estudios que sugieren un matiz importante. En un experimento se comparó la respuesta de un grupo de individuos abstemios frente a la agresión, con la de otros que habían bebido. Las diferencias no fueron muy grandes.

Esto sugiere que el consumo de la sustancia por sí solo no es lo que desata los impulsos agresivos. La diferencia estaría en que mientras quienes están sobrios definen un límite, los que ingieren alcohol no lo hacen.

¿Cómo actúa el alcohol en el organismo?

El alcohol puede tener un doble efecto en el organismo, ya que en su comienzo produce una gran sensación de satisfacción y alegría, pero más adelante se comienza a presentar visión borrosa y graves problemas de coordinación. Las membranas de las células no pueden detener el paso del alcohol, y ya estando en la sangre se riega por la mayor parte de tejidos que componen el cuerpo.

Con el consumo excesivo se pierde fácilmente la consciencia, pero si el consumo es extremadamente alto puede provocar envenenamiento por alcohol y hasta producir la muerte, ya que un alto porcentaje de alcohol en la sangre provoca paro cardiorrespiratorio, o se puede producir la muerte por asfixia ocasionada por el vómito, ya que cuando una persona está totalmente enajenada por causa del alcohol puede ahogarse con su propio vomito al no poder responder a esta necesidad.

El alcohol después de ser ingerido puede tardar unos treinta o noventa minutos en llegar a la sangre, en ese momento se reducen los azúcares que se encuentran en la sangre, provocando una absoluta debilidad y agotamiento, esto sucede porque el alcohol acelera la transformación de glucógeno en glucosa, y esta se elimina más rápido.

Las fases de intoxicación etílica.

Luego de haber bebido alcohol aparecen los efectos, estos dependen de la cantidad que se haya ingerido.

- La primera es euforia, excitación, desinhibición y se adquiere una conducta impulsiva.
- La segunda es la intoxicación, cuando el organismo no está acostumbrado al alcohol se afecta el sistema nervioso, se pierde la capacidad de coordinar los movimientos y se pierde el equilibrio provocando algunas caídas, el alcohol provoca depresión y pérdida de calor del organismo.
- La tercera es la fase hipnótica, de mucha confusión, se produce irritabilidad, agitación, sueño, náuseas, vómitos y cefalea.

- La cuarta fase es anestésica y de estupor, se dicen palabras incoherentes, disminuye notablemente la consciencia, se pierde la fuerza muscular, no se controlan los deseos de orinar, se dificulta la respiración.
- La quinta fase es la bulbar o de muerte, se entra en shock cardiovascular, se produce paro respiratorio y llega la muerte.

(Fuente: <https://lamenteesmaravillosa.com>)

1.5 Ley Nacional de Transito N° 24.449/95.



Ley suprema “CONSTITUCION NACIONAL”, Ley Nacional N° 24.449, se subordina a la misma y está por encima de las demás leyes provinciales, decretos y otras legislaciones.

Características Generales:

- Es una ley de adhesión
- Regula el uso de la vía pública.
- La circulación en la vía pública (peatón, vehículos y transporte)
- No regula la circulación de ferrocarriles.

Ámbito de aplicación:

- Jurisdicción Federal.

Las siguientes provincias se adhirieron a la Ley 24449 sancionada en 1994 para regular el tránsito y la seguridad vial.

- Buenos Aires
- Catamarca
- **Chaco:** Ley - Decreto - Modificación
- Chubut
- Corrientes
- **Formosa:** Ley - Decreto
- Jujuy
- La Pampa
- La Rioja
- Misiones
- Neuquén
- Río Negro
- Santiago del Estero
- Salta
- **San Juan:** Ley primera parte - segunda parte
- Santa Cruz
- Tierra del Fuego
- Tucumán

Las provincias no adheridas son cuatro:

- Entre Ríos.
- Córdoba por Ley 6082
- San Luis
- Santa Fé.

En estos casos, el presunto infractor, será juzgado por la ley de tránsito de la provincia en cuestión.

La Ley Nacional N° 24.449, consta de ocho títulos, que se subdividen en capítulos, los cuales son:

Título I – Capítulo Único:

- **Principios Básicos.** Ámbito de Aplicación. Competencia. Garantía de libertad de tránsito. Convenios Internacionales. Definiciones: automóvil, calzada, camión, senda peatonal, etc. **(Artículos 01 al 05).**

Título II – Capítulo Único:

- **Coordinación Federal.** Consejo Federal de Seguridad Vial Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito. Consejo Federal de Seguridad Vial. Funciones. Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito. **(Artículos 06 al 08).**

Título III

Capítulo I

- **Usuario de la Vía Pública.** Capacitación. Educación Vial. Cursos de capacitación. Edades mínimas para conducir. Escuela de conductores. **(Artículos 09 al 12).**

Capítulo II

- **Licencia de Conductor.** Características. Requisitos. Contenidos de la licencia. Clases de licencias de conducir. Menores. Modificación de datos. Suspensión por ineptitud. Conductor profesional. **(Artículos 13 al 20).**

Título IV – Capítulo Único

- **Vía Pública.** Estructura vial. Estructura vial complementaria. Sistema uniforme de señalamiento. Obstáculos. Planificación urbana. Restricciones al dominio. Publicidad en la vía pública. Venta de alcohol en la vía pública. Construcciones permanentes o transitorias en zona de camino **(Artículos 21 al 27).**

Título V

Capítulo I

- **Vehículo. Modelos Nuevos.** Responsabilidad sobre su seguridad. Condiciones de seguridad. Requisitos para automotores (dispositivos mínimos de seguridad). Sistema de iluminación. Luces adicionales. Otros requerimientos. **(Artículos 28 al 33).**

Capítulo II

- **Parque Usado.** Revisión técnica obligatoria. Talleres de reparación. **(Artículos 34 y 35).**

Titulo VI

Capítulo I

- **Circulación. Reglas Generales.** Prioridad Normativa. Exhibición de documentos. Peatones y discapacitados. Condiciones para conducir. Requisitos para circular en automotor. Requisitos para circular en bicicleta. Prioridades. Adelantamiento. Giros y rotondas. Vías semaforizadas. Vía multicarriles. Autopistas. Ciclo vías. Uso de luces. Prohibiciones. Estacionamiento. **(Artículos 36 al 49).**

Capítulo II

- **Reglas de Velocidad.** Velocidad precautoria. Velocidad máxima. Limites especiales. **(Artículos 50 al 52).**

Capítulo III

- **Reglas para Vehículos de Transporte.** Exigencias comunes. Transporte público. Transporte de escolares. Transporte de carga. Exceso de carga. Revisores de carga. **(Artículos 53 al 58).**

Capítulo IV

- **Reglas para Casos Especiales.** Obstáculos. Uso especial de la vía. Vehículos de emergencias. Maquinaria especial. Franquicias especiales. **(Artículos 59 al 63).**

Capítulo V

- **Accidentes.** Presunciones. Obligaciones. Investigación accidentológica. Sistema de evacuación y auxilio. Seguro obligatorio. **(Artículos 64 al 68).**

Título VII

Capítulo I

- **Bases para el Procedimiento. Principios Procesales.** Principios básicos. Deberes de las autoridades. Interjurisdiccionalidad. **(Artículos 69 al 71).**

Capítulo II

- **Medidas Cautelares.** Retención preventiva. Retención preventiva – Boleta de citaciones del incumplido – autorización provisional. Control preventivo. **(Artículos 72 y 73).**

Capítulo III

- **Recursos Judiciales.** Clases. **(artículo 74).**

Título VIII

Capítulo I

- **Régimen de Sanciones. Principios Generales.** Responsabilidad. Entes. Clasificación. Eximentes. Atenuantes. Agravantes. Concurso de faltas. Reincidencia. **(Artículos 75 al 82).**

Capítulo II

- **Sanciones.** Clases. Multas. Pago de multas. Arresto. Aplicaciones del arresto. (Artículos 83 al 87).

Capítulo III

- **Extinción de Acciones y Sanciones.** Norma supletoria. Causas. Prescripción. Legislación supletoria. (Artículos 88 al 90).

Título IX

- **Disposiciones Transitorias y Complementarias.** Adhesión. Asignación de cometido. Agregado al código procesal penal. Vigencia. Derogaciones. Comisión Nacional de Tránsito y Seguridad Vial. (Artículos 91 al 97).

GLOSARIO CAPITULO I

Agencia de Vialidad Nacional: Organismo dependiente del Ministerio de Transporte de la Nación y encargado de la ejecución, mantenimiento y conservación de las Rutas Nacionales en todo el país.

Asociación Nacional de Seguridad Vial: Organismo que trabaja con todas las jurisdicciones del país para reducir la siniestralidad vial en el territorio.

Laceración: Ruptura que ocurre en la piel, que puede ser de gravedad variable.

Ministerio de Transporte de la Nación: Organismo que planifica, ejecuta, gestiona y fiscaliza políticas y obras de transporte que conectan el país y mejoran la calidad de vida de sus habitantes.

PaViCEI: Padres y Amigos de Victimas de Conductores ebrios e Irresponsables.

RAUL PADOVANI: Referente de PaViCEI.

Seguridad Activa: Elementos que contribuyen a proporcionar una mayor eficacia y estabilidad al vehículo en marcha y en la medida de lo posible evitar un accidente.

Seguridad Pasiva: Son los elementos que reducen al mínimo los daños que se pueden producir cuando el accidente es inevitable.

Top Ten: palabra en ingles que significa “los diez mejores”.

Trauma Torácico: Lesión grave en el tórax, sea por impactos de golpes contusos o por heridas permanentes.

Traumatismo craneoencefálico: Lesión física o deterioro funcional del contenido craneal.

Capitulo II

2. Políticas Públicas

Las políticas públicas son los proyectos/actividades que un Estado diseña y gestiona a través de un gobierno y una administración pública con fines de satisfacer las necesidades de una sociedad. También se puede entender como las acciones, medidas regulatorias, leyes, y prioridades de gasto sobre un tema, promulgadas por una entidad gubernamental.

El concepto, según diversos académicos, se puede entender como lo siguiente:

- **Dye (1992)** define a la política pública “es todo lo que los gobiernos deciden hacer o no hacer”.
- **Aguilar Villanueva (1996)** en tanto, señala que una política pública es “en suma: a) el diseño de una acción colectiva intencional, b) el curso que efectivamente toma la acción como resultado de las muchas decisiones e interacciones que comporta y, en consecuencia, c) los hechos reales que la acción colectiva produce”.
- **Jenkins (1978)**: William Jenkins por su parte, define una política pública como “un conjunto de decisiones interrelacionadas, tomadas por uno o varios actores políticos, con relación a la selección de objetivos y de los medios para alcanzarlos, dentro de una situación específica, donde aquellas decisiones deberían, en principio, estar dentro del ámbito de competencia de aquellos actores”.

La evolución del término va vinculado a las necesidades específicas de nuestro entorno social, cultural, político, económico, psicológico e institucional. Es decir, en el siglo XX, la toma de decisiones era exclusivas desde gobierno, poseía el poder de crear, estructurar, modificar el ciclo de la política pública. En el siglo XXI, la participación de diversos actores es imprescindible en la toma de decisiones para formar una

Gobernanza en cualquier territorio, se debe crear consenso y legitimidad en los asuntos públicos que se emprendan en cualquier sociedad.

Actualmente definir los parámetros de lo que es factible para el gobierno se torna complejo, su papel es fundamental, sin embargo, dado los cambios internacionales y nacionales que van marcando pautas de comportamiento. Si consideramos que el Estado tiene que trabajar en consolidar y desarrollar:

- La organización de la sociedad en cuanto vida pública, nación y país.
- Garantizar la vida social y es el centro necesario para que la vida privada y pública sean corresponsables.
- Asegurar a la sociedad la estabilidad, así como para las instituciones civiles para que puedan desenvolverse de mejor manera
- Evitar el antagonismo exacerbado de los opuestos y sus relaciones de sociabilidad son salvaguardadas.
- A través del Estado, la sociedad tiene el orden institucional, el cual se integra por reglas, autoridades, medios de gobierno y de administración, consensos y actores sociales (Uvalle, 1997; 33-34).

En la provincia de Salta, la Ley Provincial 7358, establece las políticas públicas en materia de seguridad vial. **(Ver Anexo I).**

2.1. Políticas de Prevención del de los siniestros viales.

El objetivo estratégico de este trabajo es prevenir lesiones y muertes, no intencionadas, en relación a siniestro viales de todo tipo, convencidos de que la inmensa mayoría de ellas son evitables.

Se presta una particular atención a la seguridad vial, por ser éste el ámbito donde se produce el mayor número de lesiones graves y mortales; así como a la prevención de accidentes que conlleven daños materiales, cuando éstos puedan afectar de manera significativa a la calidad de vida de las personas.

Para ello, se va a tener en cuenta, especialmente los siguientes ítems:

- La **educación de jóvenes y adultos** en la prevención de siniestros viales.
- La concientización de la sociedad sobre la **importancia de la prevención y de la seguridad vial**, en particular para convencer a los responsables de políticas públicas, a técnicos y profesionales, trabajadores en general y,

en definitiva, a todas las personas de que es posible conseguir el **objetivo de disminución de siniestros viales**.

- La investigación en **prevención de lesiones y muertes en siniestros viales**, con el objetivo de diseñar acciones basadas en los problemas de fondo.

El Ministerio de Seguridad de aconseja usar el cinturón y no exceder las velocidades.

Ante los últimos accidentes donde perdieron la vida varias personas, el Ministerio de Seguridad busca concientizar a la población con una serie de medidas a seguir para prevenir este tipo de siniestro. Entre los principales consejos, se recomienda a los automovilistas colocarse el cinturón de seguridad, antes de encender el vehículo y evitar manejar si se ha ingerido bebidas alcohólicas.

Según los especialistas en seguridad vial, es importante evitar el uso del teléfono celular al conducir un vehículo, ya que este elemento provoca distracciones, y respetar las velocidades permitidas. Otro dato fundamental es no exceder el número de ocupantes dentro del rodado, ya que esto imposibilita el correcto uso de elementos de seguridad.

En tanto, para los motociclistas y ciclistas es vital el uso de casco y, al igual que los automovilistas, deben respetar las señalizaciones y las velocidades permitidas.

Por último, para que los peatones no sufran accidentes deben seguir ciertos cuidados, como no distraerse con el teléfono móvil al cruzar una calle y esperar en la vereda y siempre hacerlo por la senda peatonal.

Otros consejos

- No realizar maniobras abruptas o peligrosas.
- Respetar los semáforos y demás señales de tránsito.
- Indicar con anticipación los giros o cambios de carril.
- Guardar distancia con el vehículo que circula adelante.

2.2 Educación Vial

La **Educación Vial** (también conocida como Educación para la Seguridad Vial), es el conjunto de acciones, estrategias, pedagogías, legislaciones y políticas referidas al tránsito y las vías públicas, destinadas a promover la seguridad, prevenir siniestros, evitar o minimizar daños y salvar vidas; a través de la adquisición (por parte de los

transeúntes) de conocimientos, destrezas, habilidades, hábitos, valores y actitudes desde el preescolar y durante toda la vida.

Otra definición establece que Educación Vial es el conjunto de estrategias de prevención, políticas de precaución y leyes que se establecen en pro de un manejo eficiente del tránsito, y cuya naturaleza demanda un proceso permanente de aprendizaje e instrucción en materia de seguridad vial y promoción de una «cultura vial» en la sociedad.

Contenidos

La Educación Vial es parte de la Educación Ciudadana, y se constituye como una área multi e interdisciplinaria, la cual se nutre de estudios, investigaciones y aportes de varias ciencias, como: el derecho, la ética, la sociología, la psicología, la estadística, y las ciencias de la salud, entre otras.

Esta disciplina permite adquirir conocimientos, desarrollar destrezas y mejorar habilidades sobre los temas vinculados a los transeúntes, la conducta ciudadana vial, el transporte y las vías de circulación; tales como:

- Trilogía vial;
- Vía pública: tipos, funciones, características y partes;
- Seguridad vial: primaria o activa, secundaria o pasiva, terciaria y cuaternaria;
- Legislación vial y derechos conexos;
- Señales de tránsito y señalización: verticales, horizontales, luminosas, auditivas y manuales.
- Conducción de vehículos: motos, automóviles, vehículos especiales, ómnibus, etc.;
- Convivencia, conducta y ética en el tránsito: la Educación Vial sensibiliza socialmente respecto a los comportamientos que fomentan la convivencia, la tolerancia, la solidaridad, el respeto y la responsabilidad, y favorecen las relaciones humanas pacíficas en la vía pública⁴;
- Siniestros o accidentes de tráfico: prevención, factores de riesgo, causas, consecuencias y actuación;
- Primeros auxilios en el tráfico;
- Movilidad sostenible;

- Seguridad en el transporte fluvial y aéreo; y
- Medioambiente en relación al tránsito: clima, animales en las vías, contaminación y polución, etc.

Los temas del área se refieren principalmente al tránsito terrestre, pero no solamente a este, pues también pueden y hasta deben incluir -aunque sea en menor proporción- al tránsito fluvial, marítimo y aéreo.

La trilogía vial

La misma está compuesta por los tres factores del tránsito, cada uno de los cuales consta -a su vez- de una serie de elementos a conocerse y comprenderse cada una con sus propias particularidades:

- El factor humano: incluye a las personas en tránsito, los trabajadores y servidores de las vías, y a los elementos intangibles (normas, seguros, inversiones, costos, planes de tránsito, etc.). En el factor humano se incluyen al peatón, conductor, acompañante y pasajero.

El peatón es el individuo que, sin ser conductor, transita a pie por espacios públicos. Un peatón es un individuo que se desplaza a pie por un espacio público al aire libre, es decir, que no utiliza ninguna clase de vehículo.

Asimismo, el artículo 38 de la Ley Nacional N° 24.449 establece que los peatones transitarán:

a) En zona urbana:

1. Únicamente por la acera u otros espacios habilitados a ese fin;
2. En las intersecciones, por la senda peatonal;
3. Excepcionalmente por la calzada, rodeando el vehículo, los ocupantes del asiento trasero, sólo para el ascenso-descenso del mismo;

Las mismas disposiciones se aplican para sillas de lisiados, coches de bebés, y demás vehículos que no ocupen más espacio que el necesario para los peatones, ni superen la velocidad que establece la reglamentación.

b) En zona rural:

Por sendas o lugares lo más alejado posible de la calzada. Cuando los mismos no existan, transitarán por la banquina en sentido contrario al tránsito del carril

adyacente. Durante la noche portarán brazaletes u otros elementos retroreflectivos para facilitar su detección.

El cruce de la calzada se hará en forma perpendicular a la misma, respetando la prioridad de los vehículos.

c) En zonas urbanas y rurales si existen cruces a distinto nivel con senda para peatones, su uso es obligatorio para atravesar la calzada.

El Conductor es una persona capacitada para conducir el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo para transportar a personas, mercancías o animales. El conductor puede conducir su propio vehículo, o bien utilizar uno provisto por la persona u organización que lo contrata.

Obligaciones del conductor: en el artículo 37 y 40 de la Ley Nacional N° 24.449, se establecen las obligaciones del conductor de vehículo:

ARTÍCULO N° 37: EXHIBICION DE DOCUMENTOS

Debe presentar la licencia de conducir y, demás documentación exigible, la que debe ser devuelta inmediatamente de ser verificada, no pudiendo retenerse sino en los casos que la ley contemple.

ARTÍCULO N° 40: REQUISITOS PARA CIRCULAR

- DNI
- Licencia de Conducir
- Cédula Verde o Cédula Azul
- Patente
- Comprobante de Seguro de Vigencia
- Constancia de Revisión Técnica Obligatoria (RTO) / Verificación Técnica Vehicular (VTV)

ELEMENTOS OBLIGATORIOS

- Luces bajas encendidas en rutas y autopistas las 24 horas.
- Balizas (un par como mínimo).
- Matafuegos (excepto motocicletas).
- Uso de casco, tanto para el conductor como el pasajero.

- Uso de cinturón para todos los pasajeros del vehículo.
- Los menores de diez (10) años deben ir en los asientos traseros.
- Los menores de cuatro (04) años deben viajar en los dispositivos de retención infantil correspondiente.

DERECHOS DEL INSPECCIONADO

- Pedir acreditación del inspector actuante.
- Requerir copia de la orden de inspección.
- Trato respetuoso.
- A que no se violen lugares cerrados o correspondencia.
- Firmar en disconformidad o no firmar el acta. La firma es la simple notificación, no implica ninguna clase de aceptación del acta, ni reconocimiento de los hechos en ella descritos.

Acompañante: Paseando distraído o alerta a lo que pasa en la calle, charlando ocasionalmente o inmerso en un monólogo abrumador, durmiendo despreocupadamente o acompañando con un mate, el acompañante, sentado a la derecha del conductor en el 72% de los países, definitivamente cumple un rol a la hora del viaje en auto.

A la hora del viaje, más allá de las recomendaciones en materia de seguridad, cabe considerar que, especialmente en viajes largos, el tono y motivo de charla, son puntos clave para hacer el trayecto más o menos llevadero. Esto resulta, aunque parezca exagerado, un condicionante para el modo de manejo y capacidad de reacción del conductor y por ende para la seguridad general de los ocupantes del vehículo. Analicemos los siguientes datos:

- El conductor toma alrededor de 18 decisiones por kilómetro.
- Algunos estudios indican que más del 25% de las distracciones del conductor se generan por discusiones con el copiloto.
- Las peleas equivalen a conducir en estado de ebriedad con 0,5 gramos de alcohol en la sangre

El pasajero: por lo general, debe comprar un pasaje para viajar en un transporte público, ya sea un colectivo, un tren, un avión, un barco o un taxi (en este caso, el viaje se paga al final del recorrido). El pasaje, también llamado boleto, ticket o billete,

asegura diversos derechos al pasajero (la permanencia en el transporte durante el trayecto, un seguro en caso de accidente, etc.).

Con respecto a este último punto, cabe señalar que el pasajero de un servicio de transporte público debe enfrentar ciertos riesgos que no tienen lugar en un vehículo propio, dada la inevitable necesidad de viajar con personas que no sean de su círculo íntimo. Los extraños no siempre son peligrosos, así como la familia y los amigos no siempre son de fiar, pero por nuestra salud mental tendemos a pensar que con los nuestros nos encontramos a salvo y, ante tal idea, compartir un autobús o un avión con gente desconocida no siempre es seguro.

- El **factor vehicular**: son movidos por motores, por animales o por seres humanos. Puede clasificarse según diversos principios, como peso, ejes, funciones, etc.
- El **factor ambiental**: comprende a las vías o el sistema vial, los dispositivos de control o de señalización y a la naturaleza (incluyendo al clima, a las plantas y a los animales).

Cultura vial

Se denomina cultura vial a la manera en “cómo los seres humanos viven, sienten, piensan y actúan en, desde y para el cotidiano de los espacios de movilización y desplazamiento”, lo que incluye a aceras, calzadas, paseos y pasos peatonales, ciclo vías, parques públicos, plazas, etc. Es decir, es el modo de proceder interactuando en la vía pública, mismo que debería basarse en el respeto y la cortesía, entre otros valores ciudadanos. Toda comunidad o sociedad “posee su propia cultura vial”, la cual no es buena ni mala de por sí, y es susceptible de ser perfeccionada.

Seguridad vial

Aparte de las medidas legales, mecánicas, técnicas y de infraestructura requeridas, la educación ha tenido tradicionalmente un papel preponderante en la seguridad vial.

La prevención y minimización de siniestros viales (incluyendo a los accidentes) se realiza en diversos estratos a través de los cuatro niveles de seguridad vial:

- La seguridad primaria (también llamada activa): busca prevenirlos o evitarlos a través de diversos mecanismos, acciones y normas.
- La seguridad secundaria (o pasiva): se dirige a proteger a las personas durante la ocurrencia, a fin de evitar o minimizar las consecuencias, como daños y lesiones.

- La seguridad terciaria: está destinada a luego de que sucedan (también es minimización), a fin de minimizar las consecuencias y de evitar nuevos siniestros.
- La seguridad cuaternaria: hace referencia a la recuperación, es decir a las terapias físicas y psicológicas de las personas.

Estos niveles guardan relación con la matriz desarrollada por Haddon en los años de 1970, mismo que al estudiar los siniestros propuso dividir en tres los momentos de actuación: antes, durante y después de su ocurrencia. Estos tiempos se combinan con los tres factores del tránsito (trilogía vial) para formar una matriz de nueve casillas, la cual lleva el nombre de su creador.

Prevención y minimización en siniestros viales.

Los siniestros viales suceden por diversos motivos y son llamados así sin importar la existencia (o no) de víctimas o que sean prevenibles (el término en realidad se refiere a aquellos hechos que pueden ser evitados por el ser humano, lo que no ocurre con los accidentes, porque estos últimos son hechos fortuitos). Cualquier incidente negativo en las vías de transporte es considerado un siniestro, mientras los accidentes son solamente una pequeña parte de los mismos, aquellos que hayan tenido lugar por obra casual o sin mediar responsabilidad humana.

A menudo, las conductas de transgresión de las normas de tránsito durante la circulación por el espacio público (como conductor, pasajero o transeúnte) aparecen naturalizadas, sobre todo en cuanto al respeto de las señales y a los reglamentos más actuales. Esto se generalizó en algunos países a partir de hechos como el aumento del parque de rodados (automotriz, motovehículos, transportes públicos y de carga), la pavimentación de las calles o la adopción de nuevos sentidos de circulación; a lo que debe sumarse la inadecuada o insuficiente educación vial de la ciudadanía.

Ámbitos de aplicación

La Educación Vial formalmente se imparte desde las instituciones educativas y las autoescuelas; pero también tiene lugar de manera no formal e informal desde las familias, organismos estatales, instituciones privadas y medios de comunicación. Para su desarrollo tanto las instituciones públicas (ministerios, agencias viales, ayuntamientos, etc.) como las privadas y mixtas aportan recursos económicos,

coordinan o promocionan proyectos, organizan campañas publicitarias, lanzan libros, y realizan conferencias, encuentros o talleres.

En las escuelas promueve la transformación de los hábitos culturales mal arraigados en “el juego de la calle” (término acuñado por el antropólogo argentino Pablo Wright) mediante el trabajo de manera transversal en las asignaturas, a través de una educación del transeúnte que pone en el centro al sujeto, al ciudadano que transita, cualquiera sea el medio o la forma que utilice para desplazarse.

En la educación formal:

Cada país, estado o provincia (según el sistema político correspondiente) determina si será incorporada la educación vial en los sistemas formales y cómo. La práctica varía bastante en cada país y aún dentro de cada uno, según los currículos y modalidades educativos:

- En **Argentina** la educación vial es obligatoria en todos los niveles formales desde el 2007, pero como tema transversal, no obstante, hay prácticas y planes de hacerla materia obligatoria.
- La **República de Colombia** ha declarado por ley N.º 1053, en diciembre de 2011, a la Seguridad Vial como materia obligatoria de los centros de educativos en todos los niveles.
- **Chile** a partir del 2007 dispuso la enseñanza de educación vial como contenido transversal desde el jardín de infantes. En la primaria se inserta en Ciencias Sociales y en la secundaria en la asignatura Ciudadanía y Participación.
- En **Costa Rica** se ha impartido durante el 2018 un curso teórico en la materia, en 200 colegios, a estudiantes de los años 10º, 11º y 12º. Este sería un primer paso para buscar en el futuro su obligatoriedad.
- En **España** la Educación vial es fomentada e incorporada en diversos niveles educativos, siendo parte de los currículos de la educación primaria y de la Educación Secundaria Obligatoria o ESO.
- **México** no posee asignaturas específicas a nivel nacional, pero sí en algunos estados. Se han creado campañas, programas y talleres de

educación vial para el nivel de educación básica y secundaria. El Estado de Yucatán la ha declarado obligatoria en el 2018.

- El gobierno de **Panamá** también promueve educación vial en la educación básica (preescolar a 6° grado), la educación promedia y la media académica, a través de la publicación de guías y la realización de planes y programas especiales.
- En **Paraguay**, la educación vial es obligatoria desde la Ley N.° 5044 del 2013. Esto se cumple de dos maneras: 1. Educación para la Seguridad Vial es una materia específica en los bachilleratos, impartida durante un año a chicos de entre 15 a 17 años; siendo obligatoria en todos los planes de estudio, salvo en el Bachillerato en Ciencias Básicas y en el Bachillerato en Letras y Artes, aunque en estos dos, sus contenidos forman parte de la materia Formación Ética y Ciudadana. 2. En la educación escolar básica o EEB (preescolar a 9° grado), se incorpora dentro de materias como Estudios Sociales y Educación Ética
- En **Uruguay** se enseña en escuelas y liceos dentro de las materias como Educación Social y Cívica. Se exigen a los aspirantes a la licencia de conducir al menos 15 clases prácticas y una teórica bajo alguna academia de choferes habilitada.
- En **Europa** es una materia obligatoria en las escuelas de al menos siete países: Bélgica, Dinamarca, República Checa, Alemania, Polonia, Italia, España y Letonia. Además, se han creado programas voluntarios en Austria, Bulgaria, Finlandia, Francia, Eslovaquia, Eslovenia, Suecia y el Reino Unido.

Antes de dar inicio a realizar el presente trabajo, primeramente se debe tener en cuenta los conocimientos del personal que lo hará efectivo, por tal motivo se solicitará al personal de la Dirección de Seguridad Vial de la ciudad de Salta que se haga presente por ante esta localidad, a fin de brindar información acerca de la nominativa vigente, aspectos legales, y capacitar de cómo realizar el control vehicular, tanto a los efectivos de esta Dirección de Unidad Regional y al personal de Tránsito Municipal, como así también otros aspectos que considere necesario para que no ocurra ningún tipo de accidente y se pueda realizar un correcto control vehicular.

La capacitación para el personal policial y de la Dirección de Tránsito Municipal se realizará en el Centro Integrador Comunitario del Barrio Los Módulos el día Miércoles 07 de Febrero, con jornada completa, en el horario de 08:00 a 12:00 y de 16:00 a 20:00 (teoría y práctica), con la realización de un examen final, a fin de constatar si los efectivos se encuentra en condiciones de realizar el presente trabajo.

La misma tendrá como fin capacitar al personal policial y al personal de tránsito municipal con el objeto de ampliar conocimiento y sobre todo de coordinar las acciones a realizarse durante la duración el presente trabajo. Las temáticas a tratar serán:

- Introducción y explicación del presente trabajo.
- Ley Nacional de Transito N° 24.449/95.
- Ley N° 7358.
- Ley N° 7846.
- Forma y realización de los controles vehiculares.
- Responsabilidad y función de cada personal.



Personal policial capacitándose en la temática de educación vial y control vehicular

2.3 Participación Ciudadana – Comunitaria.

Para ello también se tendrá en cuenta efectuar una capacitación a la población de esta localidad, lo cual se difundirá a través de folletos y medios de comunicación

(radio y televisión), a fin de invitarlos a participar de la jornada de hs. 15:00 a 18:00 el día Jueves 08 de Febrero, en el Centro Integrador Comunitario del Barrio Los Módulos, debido a que en este horario podemos convocar más personas, ya que la mayoría trabaja en horas de la mañana, deben cocinar, preparar a los niños para ir a la escuela o realizar otros trámites que deben hacerlo si o si en horas de la mañana, así también pueden asistir los jóvenes que asisten al colegio al turno mañana y vespertino.

El mismo tiene como finalidad informar acerca de la documentación que deben transportar cada vez que conduzcan un vehículo, las medidas de seguridad, y otros aspectos a tener en cuenta, los cuales tendrán como prioridad salvaguardar la vida de los mismos.

Así también informar en el caso de no contar con la documentación correspondientes, cuáles son los requisitos para poder conseguirlos y circular manejando un vehículo de la mejor manera. Así cuando pasen por un control vehicular los mismos porten la documentación y no se vean sorprendidos y poder prevenir futuros accidentes.

Por último, los jóvenes, quienes generalmente desde temprana edad manejan motos o automóviles sin poseer un carnet habilitante para el mismo, aconsejarlos que bajo ninguna circunstancia deben hacerlo, dado que la normativa legal no lo permite, lo cual se desarrollará más adelante.

Esto permite a su vez, afianzar el lazo policía – comunidad, debido a que muchas veces las personas nos ven o tienen una imagen muy mala de nosotros, piensan que estamos solo para reprimir, cuando en realidad no es así, por ello esta es una oportunidad para demostrarles y explicarles cual va a ser nuestra función en los controles de ruta y cuál es el fin principal de todo esto, “PREVENIR FUTUROS ACCIDENTES DE TRANSITO Y PROTEGER LA VIDA Y LOS BIENES DE LAS PERSONAS”.



Personal policial capacitando a la comunidad y concientizando en lo que respecta a la prevención de accidentes de tránsito y entrega de folletos para mayor ilustración.

Así también se tendrá previsto realizar las recomendaciones correspondientes por ante los medios de comunicación masiva como lo son la televisión y radios locales.

Medios de televisión: Canal Tres y Canal 2.

Radios: (Fm. 97.1 – Radio Intensidad, Fm. 95.1 – Radio Cafayate, Fm. 98.5 Radio Impacto).

GLOSARIO CAPITULO II

Administración Pública: Conjunto de organismos y personas que se dedican a la administración o el gobierno de los asuntos de un estado.

Autoescuelas: es un centro formativo donde se imparte simultáneamente la enseñanza teórica y práctica para la obtención de los diferentes permisos de conducción.

Banquina: Franja lateral nivelada entre la carretera y el campo, donde los vehículos pueden detenerse.

Educación ciudadana: La educación dada a los niños desde la infancia temprana para que se conviertan en ciudadanos críticos e informados que participen en las decisiones que conciernen a la sociedad.

Estado: Comunidad social con organización política y un territorio y órganos de gobiernos propios.

Gobierno: Conjunto de personas y organismos que gobiernan o dirigen una división político-administrativa.

Instituciones educativas: Es un conjunto de personas y bienes promovidos por las autoridades públicas o por particulares, cuya finalidad será prestar un año de educación preescolar y nueve grados de educación básica como mínimo y la media superior.

Retrorefractivo: es un elemento o superficie que refleja la luz de vuelta hacia la fuente, no importando el ángulo de incidencia

Sociedad: Sistema organizado de relaciones que se establecen entre este conjunto de personas.

CAPITULO III

3. Importancia de la Seguridad Vial.

II- Unidad : CÍVICA I.E.P «Nuestra Señora de Guadalupe»

1.- ¿Qué es la seguridad vial?

Es un proceso donde se aplican políticas que tiene por finalidad proteger a los usuarios del sistema de tránsito.



DIMENSIONES DE LA SEGURIDAD VIAL



Los mas importantes son :

- Educación en seguridad vial.
- Elaboración de normas de transito y aplicación.
- Infraestructura de transporte.
- Acreditación de conductores.
- Atención de emergencias.

Folletería en relación a la seguridad vial.

3.1 ANTECEDENTES HISTÓRICOS

La historia de la seguridad vial tiene una gran cantidad de artefactos e innovaciones a lo largo de los años, que permitieron llegar a las grandes políticas de seguridad que podemos ver hoy en día. En los primeros tiempos, desde la invención de del automóvil con motor de explosión en 1896 por Karl Benz, se ha

pasado por los foros eléctricos en 1908, los frenos en las cuatro ruedas de Mercedes Benz; hasta llegar a 1928 cuando se integró el primer dispositivo que regulaba la fuerza con la que se frenaba.

Décadas del 30 y 40

Al ver los avances de estos años, pueden parecernos básicos, sin embargo son el comienzo, ya que sin ellos no podrían existir las mejoras de hoy en día. En el año 1931 fue cuando se creó el sistema de suspensión independiente y luego en 1939 se soluciona el problema de que el conductor muera en una colisión por el efecto lanza, con la nueva columna de dirección articulada.

Llegando a los años 40, en 1941 fue la empresa BMW quien creó el habitáculo para crear seguridad en los pasajeros del automóvil y en 1946 Michelin dio paso al neumático radial, que era mucho más estable y flexible.

Décadas del 50 y 60: Comienzan los adelantos de la seguridad

Los frenos y cinturones de seguridad fueron las estrellas en estos años:

En 1959 Volvo desarrolló el primer cinturón de seguridad de tres puntos, en 1961 se crean los puntos de anclaje para los mismos y en 1967 ya se habilitan tanto en los asientos delanteros como traseros para proteger a todos los pasajeros del vehículo. También en 1969 se utilizaron los primeros sensores.

Los frenos tuvieron diferentes avances, incorporando en 1961 los discos traseros y delanteros; en ese mismo año se instaló el doble circuito hidráulico para utilizar el freno de emergencia. Y en 1965 aparecen los primeros ABS, el sistema antibloqueo de frenos.

Pero no fueron los únicos avances, también se hicieron las primeras pruebas de accidentes tanto con personas como con animales y el apoya cabezas se comenzó a utilizar como dispositivo de seguridad para reducir la tensión del cuello, junto con los nuevos habitáculos seguros de Mercedes Benz 220.

Décadas del 70 y 80

Casi llegando a la actualidad, podemos notar que los avances se acercan a los dispositivos que se usan cotidianamente, dos décadas con muchos descubrimientos y aplicaciones:

- 1970: Bosch aplica el primer ABS electrónico.
- 1972: Los niños cobran importancia con el sistema de retención infantil.
- 1973: Los cinturones de seguridad con tensores ya pueden adquirirse en el mercado.
- 1974: Las pruebas de accidentes aumentan su velocidad a 50 kilómetros por hora, para estimar cuál es la causa de las lesiones graves, incluyendo la muerte.
- 1980: Llegan las bolsas de aire para el conductor, incorporadas por Mercedes Benz un año después.
- 1984: Con el objetivo de que en un accidente no se astille el vidrio, se considera obligatorio que los automóviles sean fabricados con parabrisas de vidrio laminado.
- 1986: Se incorpora la luz de freno para diferenciarla con la de posición.
- 1987: Se hace presente el conocido ASR, regulador antideslizamiento de tracción; utilizado como un adicional de los frenos ABS.

Décadas del 90 –Actualidad: Sistemas de Seguridad Vial como los conocemos hoy:

Los nacimientos de estas épocas son los que se utilizan actualmente, con mejoras o simplemente como se los conoce. Hubo grandes adelantos relacionados, básicamente con innovaciones sobre creaciones anteriores, podremos dividirlos en diferentes categorías:

Frenos: En 1992 los ABS comienzan a salir desde fábrica y en 2003 se hace obligatoria su incorporación en los vehículos de la Unión Europea.

Seguridad en habitáculos: Son diversas las aplicaciones de Seguridad Vial dentro de esta categoría:

- En 1995 en Renault se crea el sistema de retención programada para los cinturones de seguridad, incluyendo limitador de esfuerzo, enrollador y pretensor.
- BMW incorporó en 1998 las bolsas de aire de dos etapas, cuya intensidad de salida varía de acuerdo a la gravedad del impacto.

- El apoyo cabezas se vuelve activo en 1996 y luego en 1998 se conoce el sistema contra latigazo cervical de Volvo, con el movimiento del apoyacabeza en conjunto con el resto del asiento.
- En 2008 por parte de Toyota se conoce el airbag trasero y ya en el 2011 Ford presentó el airbag que se incorpora en los cinturones de seguridad.

Faros: Los faroles de los vehículos tuvieron dos adelantes en estos años:

- Sistema de visión nocturna: Lanzado en 1999 por Cadillac, un sistema compuesto de rayos infrarrojos para poder mejorar la visión en la oscuridad.
- Luces adaptativas: Su trayectoria y potencia varían de acuerdo al lugar de circulación y el tráfico. Fue la compañía Opel quien las presentó en 2002.

Neumáticos: Un solo cambio relevante puede observarse con el desarrollo de los neumáticos resistentes a las pinchaduras; creados por Michelin en 1996, denominados Pax System.

Velocidad: La velocidad es una de las grandes preocupaciones en cuando a la seguridad vial, ya que es el factor determinante, en su mayoría, de la gravedad del siniestro. En el 2001 se presenta el Control Crucero, el sistema que permite controlar de manera premeditada la velocidad máxima con la cual circular.

En el 2008, otro sistema útil es el lanzado por Honda, el cual es capaz de mantener la distancia prudente con el vehículo delantero. En el 2011 se lanza un sistema que incorpora un radar y cámara de rayos que permite emitir una alerta cuando se detecta un animal en el camino, además de accionar el freno automáticamente. La empresa que lo creó fue Volvo.

Retrovisores: En la actualidad podemos notar espejos laterales inteligentes, dotados de cámaras que permiten obtener una mejor vista. Además, en el 2008 Ford lanzó al mercado el espejo retrovisor exterior con el fin de poder visualizar los ángulos muertos.

La importancia de la seguridad vial consiste en la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud de las personas, cuando tuviera lugar un hecho no deseado de tránsito. También se refiere a las tecnologías empleadas para dicho fin en cualquier medio de desplazamiento terrestre (ómnibus, camión, automóvil, motocicleta, bicicleta y a pie).

(Fuente: <https://www.123seguro.com>)

Se define seguridad vial como las reglas y actitudes que son necesarias para estar seguro si la persona está manejando algún vehículo o caminando en una vía.

Las normas reguladoras de tránsito y la responsabilidad de los usuarios de la vía pública componen el principal punto en la seguridad vial. Sin una organización por parte del estado, con el apoyo de reglamentaciones para el tránsito y sin la moderación de las conductas humanas (educación vial) particulares o colectivas, no es posible lograr un óptimo resultado. Autoridades y promotores voluntarios deben llevar a cabo en forma permanente campañas, programas y cursos de seguridad y educación vial, en los que se debe promover:

- La cortesía y precaución en la conducción de vehículos.
- El respeto al agente de vialidad.
- La protección a los peatones, personas con discapacidad y ciclistas.
- La prevención de accidentes.
- El uso racional del automóvil particular.

La prioridad en el uso del espacio público de los diferentes modos de desplazamiento será conforme a la siguiente jerarquía:

- Peatones.
- Ciclistas.
- Usuarios y prestadores del servicio de transporte de pasajeros masivo, colectivo o individual.
- Usuarios de transporte particular automotor.
- Usuarios y prestadores del servicio de transporte de carga.

Es muy importante conocer, como peatones, cuáles son sus derechos para garantizar la integridad física, así como también cuales son las obligaciones.

Los peatones tienen derecho de preferencia sobre el tránsito vehicular, para garantizar su integridad física cuando:

- En los pasos peatonales, la señal del semáforo así lo indique.
- Habiéndoles correspondido el paso de acuerdo con el ciclo del semáforo no alcancen a cruzar la vía.

- Los vehículos vayan a dar vuelta para entrar a otra vía y haya peatones cruzando ésta.
- Los vehículos deban circular sobre el acotamiento y en éste haya peatones transitando aunque no dispongan de zona peatonal.
- Transiten por la banqueta y algún conductor deba cruzarla para entrar o salir de una cochera o estacionamiento.
- Transiten en comitivas organizadas o filas escolares.
- Transiten por los espacios habilitados para ello cuando la acera se encuentre afectada por la ejecución de un trabajo o evento que modifique de forma transitoria las características del área de circulación peatonal.

Los peatones deben, por su propia seguridad, observar las siguientes obligaciones:

- Cruzar las vías primarias y secundarias por las esquinas o zonas marcadas para tal efecto, excepto en las calles locales o domiciliarias cuando sólo exista un carril para la circulación.
- Utilizar los puentes, pasos peatonales a desnivel o rampas especiales para cruzar la vía pública dotada para ello.
- Tomar las precauciones necesarias en caso de no existir semáforo.
- Obedecer las indicaciones de los agentes, promotores voluntarios de seguridad vial y las señales de tránsito.
- Hacer caso a las señales del semáforo (rojo: pare ámbar: vaya deteniéndose y verde: avance).

La seguridad en el tránsito no es asunto de una sola persona, sino de toda la sociedad.

También se puede definir como la movilización, el desplazamiento libre y exento de todo daño en la vía pública. Implica prevenir posibles siniestros o accidentes de tránsito que, en su mayoría, son evitables si se toman las precauciones necesarias.

Tres aspectos fundamentales sobre la educación vial y la seguridad en el tránsito:

1.- No puede reducirse al simple, aunque necesario, conocimiento de normas y señales, o a consejos prácticos para movilizarse en los diferentes espacios y a la divulgación de conductas preventivas.

2.- Los accidentes viales no suelen deberse a desconocimiento o ignorancia de las normas, sino a su inobservancia, es decir, a la falta de asimilación de los valores mínimos básicos de comportamiento.

3.- El sentido profundo de esta educación radica en el desarrollo pleno de conocimientos y valores integrados a la personalidad del individuo. El respeto a las normas de tránsito y movilidad en los espacios públicos colectivos, así como la prioridad de la seguridad vial en ellos, no deben percibirse como algo normativo o impuesto, sino como un bien común.

3.2 Problemática en la ciudad de Cafayate.

Según la información aportada por la Asociación “LUCHEMOS POR LA VIDA”, Salta está entre las cinco provincias con más muertes por accidentes de tránsito. Las frías estadísticas marcan que está sólo por debajo de la Provincia de Buenos Aires, Santa Fe y Córdoba, justamente las tres con mayor población en toda la República Argentina, y Misiones, que ocupa el cuarto lugar. Durante el año 2.015 en nuestra provincia se registraron 346 muertes, según informó el órgano antes mencionado.

Diariamente se multiplican los accidentes de tránsito con víctimas fatales en motocicleta, y en la mayoría de los casos es por no portar el casco, lo que pese a su obligatoriedad, no se controla ni sancionan en varios municipios.

Desde 2007 a la fecha, se ha duplicado el uso de los celulares por parte de los conductores, y triplicado entre los peatones, según estudios de Luchemos por la Vida.

Las cifras son alarmantes de las muertes en accidentes viales en Salta. Este año ya fallecieron 86 personas en estos primeros 6 meses del año, según las estadísticas aportadas.

Si comparamos a nuestra provincia por ejemplo con Jujuy, los fríos números dicen que en el 2015 en esa provincia murieron 190 personas, mientras que en Tucumán, con mayor cantidad de habitantes, perdieron la vida 341 personas, 5 menos que en nuestra provincia.

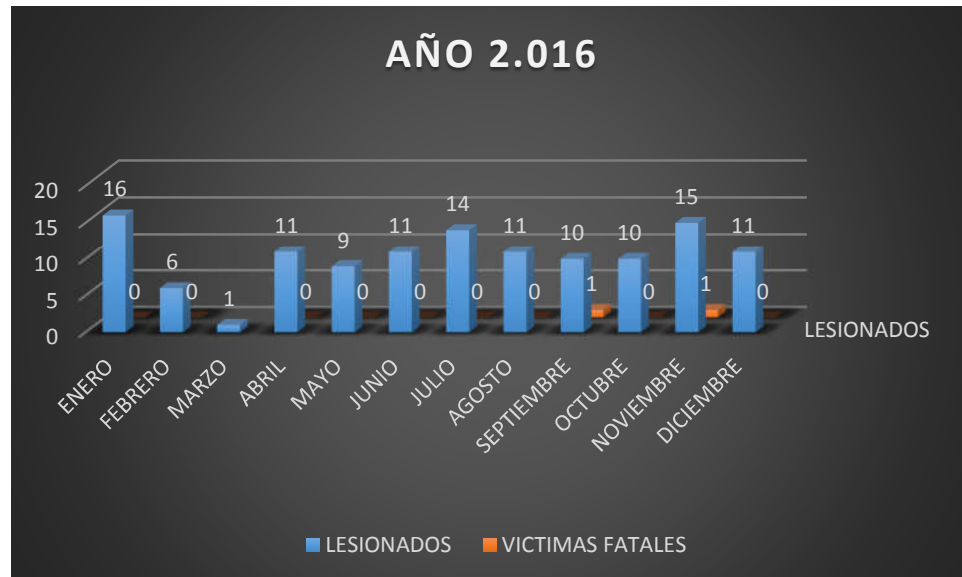
Si nos trasladamos hacia el espacio geográfico, objeto de nuestro análisis, (Cafayate), durante el año 2.016 se produjeron 02 siniestros viales con víctimas fatales, habiendo ocurrido (01) de ellos en la Ruta Nacional Nro. 68 y (01) en la Ruta Nacional Nro. 40, arrojándose un número total de 125 lesionados.

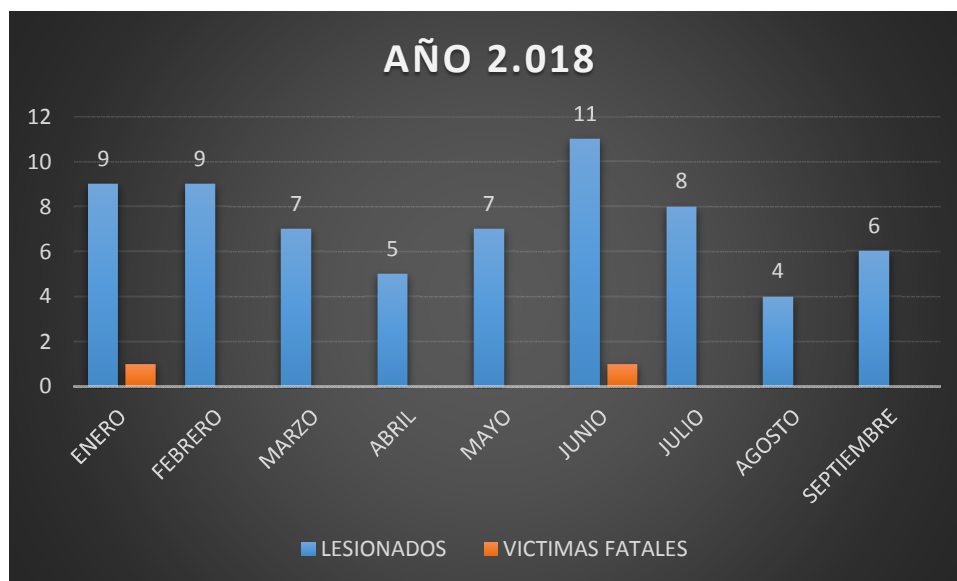
Durante el año 2.017, en la ciudad de Cafayate, se produjeron 04 siniestros viales con víctimas fatales, habiendo ocurrido (03) de ellos en la Ruta Nacional Nro. 68 y (01) en la Ruta Nacional Nro. 40, arrojando un total de 140 lesionados.

Mientras que en el año 2018, a la fecha se han registrado (02) fallecimientos sobre la citada región, dos de ellos sobre Ruta Nacional Nº 40, registrándose un total de 66 lesionados en accidentes de tránsito.

ACCIDENTES DE TRANSITO						
MES	AÑO 2.016		AÑO 2.017		AÑO 2.018	
	LESIONADOS	VICTIMAS FATALES	LESIONADOS	VICTIMAS FATALES	LESIONADOS	VICTIMAS FATALES
ENERO	16	0	14	1	9	
FEBRERO	6	0	10	0	9	
MARZO	1		11	0	7	1
ABRIL	11	0	6	0	5	
MAYO	9	0	12	0	7	
JUNIO	11	0	9	1	11	1
JULIO	14	0	25	0	8	
AGOSTO	11	0	23	0	4	
SEPTIEMBRE	10	1	6	1	6	
OCTUBRE	10	0	11	0		
NOVIEMBRE	15	1	13	1		
DICIEMBRE	11	0	0	0		
TOTALES	125	2	140	4	66	2

GRAFICOS COMPARATIVOS DE ACCIDENTES DE TRANSITO CON LESIONADOS Y VICTIMAS FATALES





Gráficos de barra, comparativos en relación a accidentes de tránsito con lesionados y víctimas fatales respecto a los años 2.016., 2.017 y 2.018.

Los distintos controles y mecanismos implementados en procura de la disminución de siniestralidad, según las cifras que se arrojan, han controlado hasta el momento el incremento en la cantidad de víctimas fatales, lo que se trata de conocer es si efectivamente dichos métodos inciden sobre la seguridad vial.

Conforme a lo informado por la Comisaria N° 60 (DUR-6) y el Grupo Técnico de Criminalística de Cafayate, solo el 15% por ciento del total de accidentes de tránsito son cometidos por personas del sexo femenino, es decir que aproximadamente un 85 % de los siniestros viales son realizados por el personal masculino, esto puede pasar debido a:

- Que los hombres están más involucrados en accidentes por ser mayoría al volante (un 73% de las licencias expedidas hasta agosto de este año fueron masculinos).

Sin embargo, en Cesvi (Centro de Experimentación y Seguridad Vial) aseguran que no es así. Y para eso el organismo evaluó la conducta de ambos sexos en los siguientes ítems: distancia con el vehículo precedente, velocidad de circulación, respeto de las máximas permitidas, utilización de luces bajas, cinturón de seguridad y celular.

En cuanto al uso del cinturón, las mujeres lo utilizaron en un 96%, contra un 88% masculino. Y en la zona de acceso a un peaje ellas respetaron la máxima en un 85,7%,

frente a un 83,2% de ellos. ¿Manejar mientras se usa el celular? La infracción la cometió un 16% de los hombres, frente al 13% de las mujeres.

Mantener una distancia prudencial con el vehículo precedente es muy importante (debe haber dos segundos), y en ese rubro la victoria fue femenina: 95,2% frente a un 92,4%. Los hombres, por su parte, obtuvieron ventaja en la utilización de luces bajas en **autopista**: un 64% contra un 61% de las mujeres.

EDADES: Conforme a lo informado por el Grupo Técnico de Criminalística - Cafayate, las personas que cometen el mayor número de accidentes de tránsito son conductores de 16 a 26 años.

La razón que estos jóvenes conductores tienen más posibilidades de sufrir un accidente es porque son conductores noveles.

No hace mucho tiempo que adquirieron su licencia de conducir y muy posiblemente, no habrán tenido tiempo suficiente para conseguir el conjunto de habilidades superiores que tienen los conductores de mayor edad.

Con independencia de esta falta de habilidades, el riesgo aumenta al tener estos una mala percepción de los peligros asociados a la conducción.

Los adolescentes, especialmente los varones jóvenes también serán más propensos a poder estar influenciados por la presión de su grupo de edad.

Conforme lo establece el Artículo 11 de la Ley Nacional N° 24.449, las edades mínimas para conducir vehículos son las siguientes:

ARTICULO 11. — EDADES MINIMAS PARA CONDUCIR. Para conducir vehículos en la vía pública se deben tener cumplidas las siguientes edades, según el caso:

- a) Veintiún años para las clases de licencias C, D y E.
- b) Diecisiete años para las restantes clases;
- c) Dieciséis años para ciclomotores, en tanto no lleven pasajero;

Clases	Subclases	Edad	Vigencia
--------	-----------	------	----------

			máxima
A	A.1	16 a 17	1 año
		18 a 20	3 años
		21 a 65	5 años
		66 a 70	3 años
		71 en adelante	1 año
	A.2.1	18 a 20	3 años
		21 a 65	5 años
		66 a 70	3 años
		71 en adelante	1 año
	A.2.2	20	3 años
		21 a 65	5 años
		66 a 70	3 años
		71 en adelante	1 año
	A.3	21 a 65	5 años
		66 a 70	3 años
		71 en adelante	1 año
	A.4	18 a 65	2 años
B	B.1 - B.2	17	1 año
		18 a 20	3 años
		21 a 65	5 años
		66 a 70	3 años

		71 en adelante	1 año
C, D, E	C - D.1, D.2, D.3 - E.1, E.2, E.3	21 A 45	2 años
		46 en adelante	1 año
F			
G	G.1, G.2	17	1 año
		18 a 20	3 años
		21 a 65	5 años
		66 a 70	3 años
		71 en adelante	1 año

Clases de licencias de conducir

A.1 Ciclomotores hasta 50 cc.
A.2.1 Motocicletas (incluidos ciclomotores y triciclos) de hasta 150 cc de cilindrada.
A.2.2 Motocicletas (incluidos ciclomotores y triciclos) de más de 150 cc y hasta 300 cc de cilindrada.
A.3 Motocicletas (incluidos ciclomotores y triciclos) de más de 300 cc de cilindrada

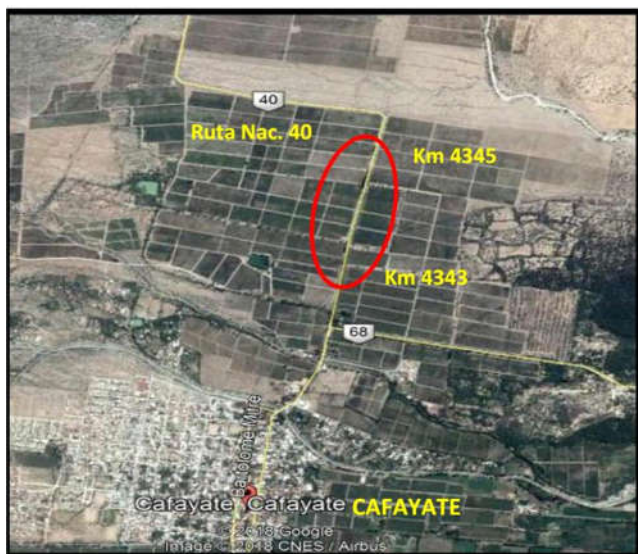
A.4
Motocicletas (incluidos ciclomotores y triciclos) de cualquier cilindrada utilizados para el transporte comercial e industrial.
B.1
Automóviles, utilitarios, camionetas y casas rodantes motorizadas hasta 3500 kg total.
B.2
Automóviles y camionetas hasta 3.500 kg de peso con un acoplado de hasta 750 kg o casa rodante no motorizada.
C
Camiones sin acoplado ni semiacoplado y casas rodantes motorizadas de más de 3.500 kg de peso y automotores comprendidos en la clase B1.
D.1
Automotores del servicio de transporte de pasajeros de hasta 8 plazas y los comprendidos en la clase B.1.
D.2
Vehículos del servicio de transporte de más de 8 pasajeros y los de las clases B, C y D.1;
D.3
Servicios de urgencia, emergencia y similares.
E.1
Camiones articulados y/o con acoplado y los vehículos comprendidos en las clases B y C;
E.2
Maquinaria especial no agrícola.
E.3
Vehículos afectados al transporte de cargas peligrosas.
F
Automotores con la descripción de la adaptación que corresponda a la discapacidad de su titular.
G.1
Tractores agrícolas.

G.2

Maquinaria especial agrícola.

LUGARES CON MAYORES ACCIDENTES DE TRANSITO:

RUTA NACIONAL N° 40 (Km. 4343)



En el presente año, en mencionado espacio geográfico, se registra un total de (07) accidentes de tránsito, (06) de ellos con lesionados, y (01) con víctima fatal.

La Ruta Nacional N° 40 entre los km 4343, presenta doble sentido de circulación vehicular, delimitada por demarcación central longitudinal de una línea amarilla continua y contigua a esta una línea blanca discontinua. Tomando como

referencia los mojones del Kilometro mencionado, posee sentido de circulación de Sur a Norte y viceversa. Ostenta un ancho de calzada útil de 6,00 m y se halla construida de capa asfáltica en estado bueno y nuevo, hacia sus laterales cuenta con banquina constituida de ripio compactado de un ancho de 3,00 m, dicha ruta debido a la zona geográfica del lugar en la que se halla constituida se observa a lo largo del tramo analizado, en el interior de las propiedades privadas en forma paralela a la banquina arboles de gran porte formando una especie de túnel, generando una disminución de luz natural en el lugar, por consiguiente en horas de la noche este tramo, es totalmente oscuro **(factor ambiente)**.

En relación al señalamiento vial se visualiza demarcación longitudinal en ambos laterales con la línea blanca, en el centro se observa demarcación central longitudinal de una línea amarilla continua y contigua a esta una línea blanca discontinua, hacia la zona sur el camino es recto y posee badenes con sus respectivos carteles de señalización vertical preventiva indicativo, hacia el sur se observa la proximidad de la curva, con sus respectivos carteles de señalización vertical reglamentaria indicativo, con sus respectivo reductores de velocidad la curva posee un peralte positivo.

Cuando se circula de norte a sur o viceversa por el tramo de mención la visibilidad se reduce como consecuencia de la arbolada que impide la iluminación natural, por la noche la oscuridad se intensifica ocasionando a los conductores de los rodados el uso de las luces altas, con posible de encandilamiento al conductor que circula en sentido contrario, el uso de esta luz se debe que el lugar es zona de animales sueltos entre ellos, caballos, burros de color oscuro, este color de pelaje, disminuye la distancia de percepción y por ende el tiempo de reacción y detención del rodado para evitar una colisión.

TIPO DE COLISIÓN, VEHÍCULOS INTERVINIENTES, HORAS DEL HECHO, SISTEMAS DE SEGURIDAD DE VEHÍCULOS. CAUSAS.

Conforme a lo vertido en el registro de la Unidad Técnica Criminalística en los Informes Accidentológicos, la mayoría de siniestros son:

Tipo de colisión	
1. Lesiones Culposas en Siniestro vial: 6	2. Lesiones Casuales en Siniestro Vial: 1

Involucrados en su mayoría los siguientes vehículos:	
1- Autos, Camionetas, Colectivos: 11	2 – Motos: 2

Los tipos de colisiones son:	
1- Entre automóviles colisión de tipo frontal.	2- Motocicleta (atropellos a animales).

La franja horaria de siniestros es:	
1- 00% diurno.	2- 100% nocturnos.

De lo extraído por las verificaciones Técnicas Vehiculares, los Sistemas de seguridad de los vehículos involucrados:	
1- Sistemas de Seguridad Activos: 100% en condiciones.	2- Sistemas de Seguridad Pasivos: 100 % en condiciones.

PARTICIPANTES, EDADES, SEXO, DOCUMENTACIÓN

De las Pericias Accidentológicas analizadas, se pudo establecer que la cantidad de participantes en el siniestro: 7 participantes		
1- Lesionados: 16	2- No lesionados: 0	Víctima Fatal: 1

Sexo de conductores:	
1- Femenino: 0%	2- Masculino: 100%

Grupo etario de conductores:

De 18 a 40 años: 100% de conductores.

Documentación aportada:	
1- Completa 80%.	2- Incompleta 20%: Falta de Canet de Conducir y Seguro.

CAUSAS QUE INFLUYEN EN LOS SUCESOS EN FORMA ESPECÍFICA.

Conforme a los datos estadísticos de Informes Accidentológicos del Grupo Técnico de Criminalística de Cafayate, surgió lo siguiente:

- a. Informe Accidentológico N° 07/19.

CONCLUSIÓN

De acuerdo al análisis realizado se arribó a las siguientes conclusiones:

1.- Mecánica del accidente:

Ver desarrollo del punto correspondiente.

2.- Lugar de la calzada donde se produce la colisión.

Se determina que el lugar de impacto fue sobre el carril derecho de la Ruta N° 40 km 4343, lugar por donde circulaba el automóvil VW Gol KPA-666 con dirección sur-norte, que realizando maniobra de giro hacia la izquierda del conductor invade el carril contrario colisionando a la camioneta Ford Ranger 4x4 dominio EYL-907, que se encontraba circulando en sentido contrario.

3.- Vehículo embistente y embestido.

Vehículo embistente: Automóvil VW Gol KPA-666

Vehículo embestido: Camioneta Ford Ranger 4x4 dominio EYL-907.

4.- Determinación de la Velocidad probable de circulación.

VEHÍCULO N° 1: la velocidad de la camioneta Ford Ranger 4x4 dominio EYL-907, al inicio de la huella de arrastre es de **62,88 km/h**.

VEHÍCULO N° 2: la velocidad del Automóvil VW Gol KPA666, dominio KLB- 203, es de **72,76 km/h**.

- b. Informe Accidentológico N° 012/19.

CONCLUSIÓN

De acuerdo al análisis realizado se arribó a las siguientes conclusiones:

1.- Mecánica del accidente:

Ver desarrollo del punto correspondiente.

2.- Lugar de la calzada donde se produce la colisión.

Se determina que el lugar de impacto fue sobre el carril izquierdo de la Ruta N° 40 km 4343, lugar por donde circulaba el automóvil Ford Falcón con dirección norte- sur, que realizando maniobra de giro hacia la derecha del conductor invade el carril contrario colisionando al automóvil VW Suran, que se encontraba circulando en sentido contrario.

El conductor del automóvil Ford Falcón al momento previos a la colisión realiza una maniobra de frenado que produce huellas de frenada sobre la calzada por una distancia de 33 metros aplicando la fórmula física-matemática se obtiene una **velocidad mínima de pre impacto es de 76,6 Km/h**. Posterior a las huellas frenado se produce un cambio en la trayectoria del vehículo produciendo un giro que genera huellas de derrape por una longitud de 11,42 metros aplicando la formula física matemática se obtiene una **velocidad mínima de post impacto de 41,7 Km/h**. Tomando en cuenta las velocidades de precolisión y post colisión y mediante una sumatoria vectorial de ambas velocidades se concluye **que la velocidad de circulación mínima del automóvil Ford Falcon al inicio de sus huellas es de 87,2 Km/h**.

Con respecto al automóvil VW Suran que luego de producirse la colisión realiza un movimiento transversal generando una huella de derrape de 0,70 metros y al aplicar la formula física matemática se concluye que **la velocidad mínima de post colisión del VW Suran es de 10,33 Km/h**.

3.- Vehículo embistente y embestido.

Vehículo embistente: Automóvil Ford Falcón dominio: STG-265

Vehículo embestido: Automóvil VW Suran dominio: OJH-889

4.- Determinación de la Velocidad probable de circulación.

VEHÍCULO N° 1: la velocidad de circulación mínima del Automóvil Ford Falcón dominio STG-265, al inicio de sus huellas es de **87,2 km/h**.

VEHÍCULO N° 2: la velocidad mínima post colisión del Automóvil VW Suran, dominio OJH-889 es de **10,33 km/h**.

c. Informe Accidentológico N° 017/19.

CONCLUSIÓN

De acuerdo al análisis realizado se arribó a las siguientes conclusiones:

1.- Mecánica del accidente:

Ver desarrollo del punto correspondiente.

2.- Lugar de la calzada donde se produce la colisión.

Se determina que el lugar de impacto fue sobre el carril derecho de la Ruta N° 40 km 4343, lugar por donde circulaba el ómnibus Mercedes Benz dominio EZT-104 con dirección norte-sur, que realizando maniobra de giro hacia la izquierda del conductor invade el carril contrario colisionando al automóvil Fiat Palio dominio PMB 648, que se encontraba circulando en sentido contrario.

3.- Vehículo embistente y embestido.

Vehículo embistente: Ómnibus Mercedes Benz dominio EZT-104

Vehículo embestido: Automóvil Fiat Palio dominio PMB-648

4.- Determinación de la Velocidad probable de circulación.

VEHÍCULO N° 1: la velocidad del ómnibus Mercedes Benz, al inicio de la huella de derrape es de **104,2 km/h**.

VEHÍCULO N° 2: la velocidad del Automóvil Fiat Palio dominio PMB 648, es de **98,3 km/h**.

d. Informe Accidentológico N° 028/19

CONCLUSIÓN

De acuerdo al análisis realizado se arribó a las siguientes conclusiones:

1.- Mecánica del accidente:

Ver desarrollo del punto correspondiente.

2.- Lugar de la calzada donde se produce la colisión.

Se determina que el lugar de impacto fue sobre el carril derecho de la Ruta N° 40 km 4343, lugar por donde circulaba la camioneta Ford Ranger 4x4 con dirección norte-sur, que realizando maniobra de giro hacia la izquierda del conductor invade el carril contrario colisionando al automóvil Chevrolet Corsa dominio HTU-153, que se encontraba circulando en sentido contrario.

3.- Vehículo embistente y embestido.

Vehículo embistente: Camioneta Ford Ranger 4x4 dominio LZL-198

Vehículo embestido: Automóvil Chevrolet Corsa dominio HTU-153

4.- Determinación de la Velocidad probable de circulación.

VEHÍCULO N° 1: la velocidad de la camioneta Ford Ranger, al inicio de la huella de frenada es de **123,2 km/h**.

VEHÍCULO N° 2: la velocidad del Automóvil Chevrolet Corsa dominio HTU-153, es de 87,3 km/h.

e. Informe Accidentalógico N° 044/19.

CONCLUSIÓN

De acuerdo al análisis realizado se arribó a las siguientes conclusiones:

1.- Mecánica del accidente:

Ver desarrollo del punto correspondiente.

2.- Lugar de la calzada donde se produce la colisión.

Se determina que el lugar de impacto fue sobre el carril derecho de la Ruta N° 40 km 4343, lugar por donde circulaba la motocicleta Motomel Skua 150 cc con dirección norte-sur, que por un animal suelto realiza maniobra de giro hacia la derecha saliendo de la vía dejando una huella de frenada de 70,4 m.

3.- Determinación de la Velocidad probable de circulación.

VEHÍCULO N° 1: la velocidad de la Motocicleta Motomel Skua 150 cc, al inicio de la huella de frenada es de **111,8 km/h**.

f. Informe Accidentalógico N° 051/19.

CONCLUSIÓN

De acuerdo al análisis realizado se arribó a las siguientes conclusiones:

1.- Mecánica del accidente:

Ver desarrollo del punto correspondiente.

2.- Lugar de la calzada donde se produce la colisión.

Se determina que el lugar de impacto fue sobre el carril derecho de la Ruta N° 40 km 4343, lugar por donde circulaba la Motocicleta Gilera Smash 150 cc con dirección norte-sur y Automóvil Fiat Duna con mismo sentido de circulación.

3.- Determinación de la Velocidad probable de circulación.

VEHÍCULO N° 1: la velocidad de la Motocicleta Gilera Smash 150 cc, al inicio de la huella de arrastre es de **78,9 km/h.**

VEHÍCULO N° 2: La velocidad mínima de circulación del Automóvil Fiat Duna es de **115 km/h.**

g. Informe Accidentológico N° 057/19.

CONCLUSIÓN

De acuerdo al análisis realizado se arribó a las siguientes conclusiones:

1.- Mecánica del accidente:

Ver desarrollo del punto correspondiente.

2.- Lugar de la calzada donde se produce la colisión.

Se determina que el lugar de impacto fue sobre la parte media de la calzada de la Ruta N° 40 km 4343, lugar por donde circulaba la camioneta Toyota Hilux ILL-311 con dirección norte-sur, colisionando con Automóvil Voyage dominio OZQ-356 con sentido de circulación en contrario.

3.- Vehículo embistente y embestido.

Vehículo embistente: Automóvil Voyage dominio OZQ-356

Vehículo embestido: Camioneta Toyota Hilux ILL-311

4.- Determinación de la Velocidad probable de circulación.

VEHÍCULO N° 1: la velocidad de la Camioneta Toyota Hilux ILL-311 es de **162,88 km/h.**

VEHÍCULO N° 2: la velocidad del Automóvil Voyage dominio OZQ-356 es de **145, 9 km/h.**



SUGERENCIAS Y/O RECOMENDACIONES PARA DISMINUIR LA CANTIDAD DE SINIESTROS VIALES EN EL FUTURO.

- 1- Implementar reductores de velocidad bien demarcados con mayor antelación.
- 2- Señalizar con debida antelación la velocidad máxima permitida para la Ruta.
- 3- La poda de los árboles.
- 4- Iluminación artificial durante todo el día, sobre la Ruta Nacional N° 40 entre el tramo de los km 4343 al 4345.
- 5- Colocar carteles con la leyenda respetar la distancia entre los rodados, para que no se produzca las colisiones por alcance.
- 6- Colocar carteles que indiquen el No Encandilamiento.
- 7- Colocar carteles que indiquen animales sueltos.

RUTA NACIONAL N° 68 (Km. 03)



El presente año, en este espacio geográfico, se registra un total de (08) accidentes de tránsito con lesionados.

La Ruta Nacional N° 68 altura del km. 03, presenta doble sentido de circulación vehicular, delimitada por demarcación longitudinal de la doble línea amarilla. Posee sentido de circulación de Oeste a Este y viceversa. Ostenta un ancho de calzada útil de 6,30 m y se halla construida de capa asfáltica en estado bueno y nuevo; hacia ambos laterales cuenta con banquina constituida de ripio compactado de un ancho de 3,50 mts.

En relación al señalamiento vial se visualiza demarcación longitudinal en ambos laterales con la línea blanca, en el centro se observa la doble línea amarilla y en forma

transversal se observa los reductores de velocidad demarcadas con líneas blancas, hacia la zona este el camino es recto y posee badenes con sus respectivos carteles de señalización vertical preventiva.

La visibilidad diurna es normal no se encuentra impedida por vegetación frondosa o de tipo similar. En cuanto a la visibilidad artificial el alumbrado público en el lugar es nula **(Factor Ambiente)**.

Otras cuestiones a resaltar es la permanencia de agua sobre la calzada el tiempo de lluvias por no poseer un buen drenaje el diseño de la vía.

TIPO DE COLISIÓN, VEHÍCULOS INTERVINIENTES, HORAS DEL HECHO, SISTEMAS DE SEGURIDAD DE VEHÍCULOS, CAUSAS.

Conforme a lo vertido en el registro de la Unidad Técnica Criminalística en los Informes Accidentológicos, la mayoría de siniestros son:

Tipo de Colisión	
1. Lesiones Culposas en Siniestro vial 100%	2. Lesiones Causales en Siniestro Vial 0%

Vehículos Involucrados	
1. Automóviles, Camionetas: 13	2. Motocicletas: 1

Los tipos de colisiones son:	
1. Automóviles son de tipo frontal.	2. Motocicleta frontal.

La franja horaria de siniestros es	
1. diurnos: 0.	2. nocturnos: 8

De lo extraído por las verificaciones Técnicas Vehiculares, los Sistemas de seguridad de los vehículos involucrados:	
1. Sistemas de Seguridad Activos:	2. Sistemas de Seguridad Pasivos: 100 % en

100% en condiciones	condiciones.
---------------------	--------------

PARTICIPANTES, EDADES, SEXO, DOCUMENTACIÓN.

Cantidad de participantes en el siniestro: 12 participantes	
1. Lesionados: 100%	2. No lesionados: 00 %

Sexo de conductores:	
1. Femenino: 1	2. Masculino: 7

Grupo etario de conductores:
De 18 a 40 años: 100% de conductores.

Documentación aportada:	
1. Completa 100%	2. Incompleta 00%

CAUSAS QUE INFLUYERON EN LOS SUCESOS EN FORMA ESPECÍFICA.

Conforme a los datos estadísticos de Informes Accidentológicos del Grupo Técnico de Criminalística de Cafayate, surgió lo siguiente:

- a. Informe Accidentológico N° 04/19.

CONCLUSIÓN

De acuerdo al análisis realizado se arribó a las siguientes conclusiones:

1.- Mecánica del accidente:

Ver desarrollo del punto correspondiente.

2.- Lugar de la calzada donde se produce la colisión.

Se determina que el lugar de impacto fue sobre el carril izquierdo de la calzada de la Ruta N° 68 km 03, lugar por donde circulaba el Automóvil Fiat Palio Adventure dominio JIK-701 con dirección Oeste - Este, colisionando con la Motocicleta Skua s/ dominio con sentido de circulación en contrario.

3.- Vehículo embistente y embestido.

Vehículo embistente: Automóvil Fiat Palio Adventure dominio JIK 701

Vehículo embestido: Motocicleta Skua s/ dominio

4.- Determinación de la Velocidad probable de circulación.

VEHÍCULO N° 1: la velocidad del Automóvil Fiat Palio Adventure es de **176,85 km/h**.

VEHÍCULO N° 2: la velocidad de la Motocicleta Skua es de **95, 9 km/h**.

b. Informe Accidentalógico N° 015/19.

CONCLUSIÓN

De acuerdo al análisis realizado se arribó a las siguientes conclusiones:

1.- Mecánica del accidente:

Ver desarrollo del punto correspondiente.

2.- Lugar de la calzada donde se produce la colisión.

Se determina que el lugar de impacto fue sobre el carril izquierdo de la calzada de la Ruta N° 68 km 03, lugar por donde circulaba el camión Mercedes Benz con dirección Oeste-Este, colisionando con Camioneta Volkswagen Amarok con sentido de circulación en contrario.

3.- Vehículo embistente y embestido.

Vehículo embistente: Camión Mercedes Benz mod L-1624 dominio MHG 309.

Vehículo embestido: Camioneta Volkswagen Amarok dominio OCO 214

4.- Determinación de la Velocidad probable de circulación.

VEHÍCULO N° 1: la velocidad del camión Mercedes Benz MHG 309 es de **82,9 km/h**.

VEHÍCULO N° 2: la velocidad del Camioneta Volkswagen Amarok dominio OCO 214 es de **124, 7 km/h**.

c. Informe Accidentalógico N° 018/19.

CONCLUSIÓN

De acuerdo al análisis realizado se arribó a las siguientes conclusiones:

1.- Mecánica del accidente:

Ver desarrollo del punto correspondiente.

2.- Lugar de la calzada donde se produce la colisión.

Se determina que el lugar de impacto fue sobre el carril derecho de la Ruta N° 68 km 03, lugar por donde circulaba el Renault Kangoo dirección Este-Oeste, que

realizando maniobra de giro hacia la izquierda del conductor invade el carril contrario colisionando al automóvil Fiat Siena, que se encontraba circulando en sentido contrario. Para poder establecer la velocidad de un rodado involucrado en un siniestro vial es menester tener presente diversos indicios tales como huellas de frenado, de derrape, de fricción, etc. (en los cuales debe tener muy presente su longitud), el coeficiente de fricción (el cual varía según las superficies que interactúan). Y todo otro elemento que el perito considere útil y que implique una relación con el teorema de trabajo – energía, es decir que se vincule a la transformación de energía cinética del/ de los rodado/s.

Luego de haber analizado minuciosamente el relevamiento planimétrico, se observa lo siguiente:

El conductor de la camioneta Renault Kangoo en momentos previos a la colisión realiza una maniobra de frenado produciendo huellas de frenada sobre la calzada por un espacio de 87 mts, aplicando la fórmula física-matemática se obtiene una **velocidad mínima de pre colisión es de 124,6 Km/h al principio de las huellas de frenada.**

En circunstancias posterior a que sea colisionado la camioneta prosigue su movimiento oblicuo hasta caer generando huellas de derrape de 13,45 metros, aplicando la fórmula física-matemática se obtiene una **velocidad mínima de post colisión de la motocicleta de 48,9 Km/h.**

Teniendo ambas velocidades tanto de pre colisión como de post colisión se puede evidenciar haciendo uso de la formula física matemática de sumatoria vectorial a fines de establecer una **velocidad mínima de conducción de la camioneta de 175,1 Km/h.**

En relación a la camioneta Ford Eco Sport al producirse el impacto realiza una maniobra de frenado generando una huella de frenada de 52,4 metros y aplicando la formula física matemática se obtiene una **velocidad de circulación mínima de 96,5 Km/h**

3.- Vehículo embistente y embestido.

Vehículo embistente: camioneta Renault Kangoo AA 024 RR

Vehículo embestido: CAMIONETA FORD ECO SPORT DOMINIO LWZ 295

4.- Determinación de la Velocidad probable de circulación.

VEHÍCULO N° 1: la velocidad de circulación mínima de la camioneta Renault Kangoo al inicio es de **175,1 km/h.**

VEHÍCULO N° 2: la velocidad mínima de la camioneta Ford Eco Sport es de **96,5 km/h.**

d. Informe Accidentológico N° 026/19.

CONCLUSIÓN

De acuerdo al análisis realizado se arribó a las siguientes conclusiones:

1.- Mecánica del accidente:

Ver desarrollo del punto correspondiente.

2.- Lugar de la calzada donde se produce la colisión.

Se determina que el lugar de impacto fue sobre el carril derecho de la Ruta N° 68 km 03, lugar por donde circulaba la camioneta Volkswagen Amarok con dirección Oeste-Este, que realizando maniobra de giro hacia la derecha del conductor invade el carril contrario colisionando al automóvil Renault Logan, que se encontraba circulando en sentido contrario.

El conductor de la camioneta Volkswagen Amarok en momento previos a la colisión realiza una maniobra de frenado que produce huellas de frenada sobre la calzada por una distancia de 41 metros aplicando la fórmula física-matemática se obtiene una **velocidad mínima de pre impacto es de 85,3 Km/h.** Posterior a las huellas frenado se produce un cambio en la trayectoria del vehículo produciendo un giro que genera huellas de derrape por una longitud de 10,7 metros aplicando la formula física matemática se obtiene una **velocidad mínima de post impacto de 43,6 Km/h.** Tomando en cuenta las velocidades de precolisión y post colisión y mediante una sumatoria vectorial de ambas velocidades se concluye **que la velocidad de circulación mínima del automóvil Ford Falcon al inicio de sus huellas es de 151,4 Km/h.**

Con respecto al Automóvil Renault Logan que luego de producirse la colisión realiza un movimiento transversal generando una huella de derrape de 27 metros y al aplicar la formula física matemática se concluye que **la velocidad mínima de post colisión del Automóvil Renault Logan es de 69,2 Km/h.**

3.- Vehículo embistente y embestido.

Vehículo embistente: Camioneta Volkswagen Amarok dominio ODA 771

Vehículo embestido: Automóvil Renault Logan dominio HJI 541

4.- Determinación de la Velocidad probable de circulación.

VEHÍCULO N° 1: la velocidad de circulación mínima de la camioneta Volkswagen Amarok es de **151,4 km/h.**

VEHÍCULO N° 2: la velocidad mínima post colisión del Automóvil Renault Logan es de **69,2 km/h.**

e. Informe Accidentalógico N° 029/19.

CONCLUSIÓN

Por todo lo expuesto, habiendo realizado un estudio minucioso del hecho que se investiga, se determina lo siguiente:

1- Si el conductor de la camioneta, Dominio DIC 117 perdió el control del rodado.

El conductor de la camioneta, dominio DIC 117 pierde el dominio del rodado.

2- Velocidad del rodado al momento del impacto.

La Velocidad mínima teórica y aproximada del rodado al momento del impacto es de 117 Km/h.-

3- Maniobra realizada por la camioneta. Momento y lugar en el que se pierde el dominio de la camioneta.

Ver lo expuesto en operaciones realizadas.

4- Mecánica de la colisión.

Ver lo expuesto en operaciones realizadas.

5- Velocidad máxima permitida en la zona.

- La Velocidad Máxima permitida en zona rural, según la Ley de Transito N° 24.449 es de 110 km/h, salvo señalización en contrario.

6- Zona o sector de la calzada donde se produjo el accidente.

El sector donde se produce el accidente:

- Desde el punto de vista legal, en la banquina **NO** de la ruta Nacional 68 km 03.
- Desde el punto de vista accidentalógico, es en la calzada con sentido de circulación Oeste - Este, antes del inicio de las huellas de derrape en la banquina.

7- Todo otro dato de interés que el Sr. Perito considere conveniente

Ver lo expuesto en operaciones realizadas.

f. Informe Accidentalógico N° 035/19.

CONCLUSIÓN

Por todo lo expuesto, habiendo realizado un estudio minucioso del hecho que se investiga, se determina lo siguiente:

1- Si el conductor del automóvil Peugeot 405, Dominio RMA 233 perdió el control del rodado.

El conductor del automóvil Peugeot 405 pierde el dominio del rodado.

2- Velocidad del rodado al momento del impacto.

La Velocidad mínima teórica y aproximada del rodado al momento del impacto es de 124,6 Km/h.-

3- Maniobra realizada por la camioneta. Momento y lugar en el que se pierde el dominio de la camioneta.

Ver lo expuesto en operaciones realizadas.

4- Mecánica de la colisión.

Ver lo expuesto en operaciones realizadas.

5- Velocidad máxima permitida en la zona.

- La Velocidad Máxima permitida en zona rural, según la Ley de Transito N° 24.449 es de 110 km/h, salvo señalización en contrario.

6- Zona o sector de la calzada donde se produjo el accidente.

El sector donde se produce el accidente:

- Desde el punto de vista legal, en la banquina **NO** de la ruta Nacional 68 km 03
- Desde el punto de vista accidentológico, es en el carril izquierdo de la calzada con sentido de circulación Este- Oeste, antes del inicio de las huellas de derrape en la banquina.

g. Informe Accidentológico N° 041/19.

CONCLUSIÓN

Sr. Juez, en base a lo expuesto precedentemente, en los fundamentos técnicos y a lo largo del desarrollo de esta pericia, la suscripta puede arribar a las siguientes conclusiones:

Punto 1: En relación a este punto de pericia, remitirse a “OPERACIONES REALIZADAS Y DESARROLLO PERICIAL”, inciso “B) RESPUESTAS A LOS PUNTOS DE PERICIA”, punto 1).

Punto 2: El V2 (FORD FOCUS) reviste la calidad de embestido, y el V1 (FIAT SIENA) reviste la calidad de embistente.

Punto 3: La velocidad mínima de circulación teórica aprox. del Automóvil Ford Focus al momento del impacto es de 144,8 km/h.

La velocidad post colisión del vehículo automóvil Fiat Siena es de 100,2 km/h.

Punto 4: Remitirse a lo expresado en “RESPUESTAS A LOS PUNTOS DE PERICIA”, punto 4).

Punto 5: Este punto de pericia fue respondido en el punto 5) de “RESPUESTAS A LOS PUNTOS DE PERICIA”, que se encuentra en éste informe.

h. Informe Accidentológico N° 050/19.

CONCLUSIÓN

De acuerdo al análisis realizado se arribó a las siguientes conclusiones:

1.- Mecánica del accidente:

Ver desarrollo del punto correspondiente.

2.- Lugar de la calzada donde se produce la colisión.

Se determina que el lugar de impacto fue sobre el carril derecho de la Ruta N° 68 km 03, lugar por donde circulaba el automóvil Renault 12 con dirección Oeste-Este, que realizando maniobra de frenado deja una huella de 65 m e invade el carril contrario colisionando al automóvil Renault Clio, que se encontraba circulando en sentido contrario. En momentos posteriores a la colisión, el automóvil Renault Clio imprime una huella de derrape de 34 m.

3.- Vehículo embistente y embestido.

Vehículo embistente: Automóvil Renault 12 dominio UKQ 662

Vehículo embestido: Automóvil Renault Clio dominio CDP 387

4.- Determinación de la Velocidad probable de circulación.

VEHÍCULO N° 1: la velocidad del automóvil Renault 12, al inicio de la huella de frenada es de **107,5 km/h**.

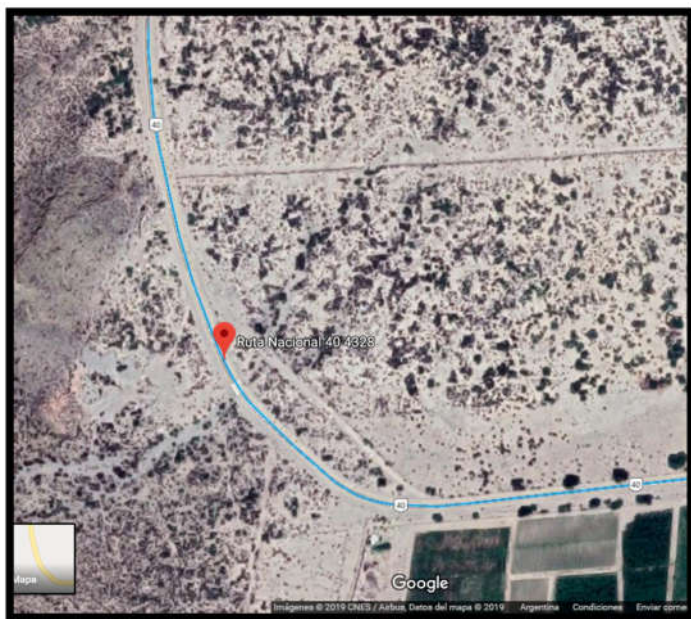
VEHÍCULO N° 2: la velocidad del Automóvil Renault Clio dominio CDP 387, es de **77,75** km/h.



SUGERENCIAS Y/O RECOMENDACIONES PARA DISMINUIR LA CANTIDAD DE SINIESTROS VIALES EN EL FUTURO.

1. Implementar reductores de velocidad bien demarcados con antelación.
2. Señalizar con debida antelación la velocidad máxima permitida para la Ruta.
3. Señalizar con debida antelación el tipo de camino que se presenta “Camino sinuoso con pendiente ascendente y descendentes”
4. Diseñar un sistema de tuberías subterráneas para el drenaje del agua acumulada de esta forma se eliminaría el badén para que sea un camino plano.
5. Diseñar los carriles con sus correspondientes peraltes.

RUTA NACIONAL N° 40 (Km. 4328)



En mencionado espacio geográfico, se registra un total de (06) accidentes de tránsito, (05) de ellos con lesionados, y (01) con víctima fatal.

Se encuentra ubicado sobre la Ruta Nacional N° 40 altura del km. 4328 donde se produjo un siniestro con víctima fatal, presenta doble sentido de circulación vehicular, delimitada por la demarcación central longitudinal con la doble línea amarilla continua por tratarse de una curva seguida de una contra curva y separadas entre ellas por un badén con partes ascendentes y descendientes, la vía se encuentra bien demarcada en ambos laterales, posee sentido de circulación de Sur a Norte y viceversa, posee un ancho de calzada útil de 6,20 m y se halla construida de capa asfáltica en estado bueno y nuevo, hacia sus laterales cuenta con banquina constituida de ripio compactado de un ancho de 4,00 m, dicha Ruta debido a la zona geográfica del lugar en la que se halla constituida se observa a lo largo del tramo analizado, que posee una señalización vial completa respecto a reductores de velocidad demarcado en forma transversal sobre la calzada, hacia el Norte y Sur, en inmediación de la banquina posee los carteles verticales con la señalización recalentaría indicando las velocidades permitidas descendentes a partir de los 80 km, 60 km y 40 Km, posee también, la señalización preventiva indicando la proximidad de la curva, curva en “S” y la badenes.

TIPO DE COLISIÓN, VEHÍCULOS INTERVINIENTES, HORAS DEL HECHO, SISTEMAS DE SEGURIDAD DE VEHÍCULOS, CAUSAS.

Conforme a lo vertido en el registro de la Unidad Técnica Criminalística en los Informes Accidentológicos, la mayoría de siniestros son:

Tipo de colisión	
1. Lesiones Culposas en Siniestro vial: 3	2. Lesiones Causales en Siniestro Vial: 3

Vehículos Involucrados	
1. Automóviles, Camionetas: 8	2. Motocicletas: 1

Los tipos de colisiones son:	
1. Automóviles, Camionetas (son de tipo frontal).	2. Motocicletas (son de tipo frontal).

La franja horaria de siniestros es:	
1. Diurno: 0	2. Nocturno: 6

De lo extraído por las verificaciones Técnicas Vehiculares, los Sistemas de seguridad de los vehículos involucrados:	
1. Sistemas de Seguridad Activos: 100% en condiciones	2. Sistemas de Seguridad Pasivos: 100 % en condiciones

PARTICIPANTES, EDADES, SEXO, DOCUMENTACIÓN.

Cantidad de participantes en el siniestro: 8 participantes	
1. Lesionados: 7	2. Fallecidos: 1

Sexo de conductores:	
1. Femenino: 0	2. Masculino: 6

Grupo etario de conductores:
De 18 a 40 años: 100% de conductores.

Documentación aportada:	
1. Completa 100%	Incompleta 00%

Conforme a los datos estadísticos de Informes Accidentológicos del Grupo Técnico de Criminalística de Cafayate, surgió lo siguiente:

- a. Informe Accidentológico N° 11/19.

CONCLUSIÓN

Por todo lo expuesto, habiendo realizado un estudio minucioso del hecho que se investiga, se determina lo siguiente:

1- Si el conductor del automóvil Renault Megane, Dominio HTJ 848 perdió el control del rodado.

El conductor del automóvil Renault Megane pierde el dominio del rodado.

2- Velocidad del rodado al momento del impacto.

La Velocidad mínima teórica y aproximada del rodado al momento del impacto es de 114,7 Km/h.-

3- Maniobra realizada por la camioneta. Momento y lugar en el que se pierde el dominio de la camioneta.

Ver lo expuesto en operaciones realizadas.

4- Mecánica de la colisión.

Ver lo expuesto en operaciones realizadas.

- b. Informe Accidento lógico N° 16/19.

CONCLUSIÓN

Por todo lo expuesto, habiendo realizado un estudio minucioso del hecho que se investiga, se determina lo siguiente:

1- Mecánica de la colisión.

Ver lo expuesto en operaciones realizadas. -

2- Velocidad del rodado automóvil Volkswagen Voyage, Dominio PJK 034 al momento del impacto.

La Velocidad mínima teórica y aproximada del rodado al momento del impacto es de 166,8 Km/h.-

3- Maniobra realizada por el automóvil Volkswagen Voyage, Dominio PJK 034.

Ver lo expuesto en operaciones realizadas. -

c. Informe Accidentológico N° 22/19.

CONCLUSIÓN

De acuerdo al análisis realizado se arribó a las siguientes conclusiones:

1.- Mecánica del accidente:

Ver desarrollo del punto correspondiente.

2.- Determinación de la Velocidad probable de circulación.

VEHÍCULO N° 1: la velocidad del Automóvil Fiat Palio dominio FLM-307, es de **146,88 km/h.**

VEHÍCULO N° 2: la velocidad post colisión de la motocicleta marca Motomel de 110 c.c. con dominio KBI 852 es de **94,5 km/h.**

La velocidad del Automóvil Fiat Palio dominio FLM-307, al inicio de la huella de frenado es de **146,88 km/h.**

Mientras que la la velocidad de la motocicleta marca Motomel de 110 c.c., es de **94,5 km/h.**

3.- Determinar la Visibilidad

En el lugar donde se produce el siniestro vial es poco visible en horario nocturno y posee poca iluminación artificial.

El lugar donde se produce el siniestro es poco visible.

d. Informe Accidentológico N° 30/19.

CONCLUSION

Sr. Juez, en base a lo expuesto precedentemente, en los fundamentos técnicos y a lo largo del desarrollo de esta pericia, la suscripta puede arribar a las siguientes conclusiones:

Punto 1: En relación a este punto de pericia, remitirse a “OPERACIONES REALIZADAS Y DESARROLLO PERICIAL”, inciso “B) RESPUESTAS A LOS PUNTOS DE PERICIA”, punto 1).

Punto 2: El V1 (CHEVROLET CORSA) reviste la calidad de embestido, y el V1 (Toyota Hilux) reviste la calidad de embistente.

Punto 3: La velocidad mínima de circulación teórica aprox. del Automóvil Chevrolet Corsa al momento del impacto es de 156, 7 km/h.

La velocidad mínima teórica de circulación de la camioneta Toyota Hilux es de 178,2 km/h.

Punto 4: Remitirse a lo expresado en “RESPUESTAS A LOS PUNTOS DE PERICIA”, punto 4).

e. Informe Accidentalológico N° 038/19.

CONCLUSIÓN

Por todo lo expuesto, habiendo realizado un estudio minucioso del hecho que se investiga, se determina lo siguiente:

1- Mecánica de la colisión.

Ver lo expuesto en operaciones realizadas.

2- Velocidad del rodado al momento del impacto.

La Velocidad mínima teórica y aproximada del vehículo automóvil Citroen C4 dominio AC 345 BT al momento del impacto es de 156,7 Km/h.

3- Maniobra realizada por la camioneta. Momento y lugar en el que se pierde el dominio de la camioneta.

Ver lo expuesto en operaciones realizadas.

4- Velocidad máxima permitida en la zona.

- La Velocidad Máxima permitida en zona rural, según la Ley de Transito N° 24.449 es de 110 km/h, salvo señalización en contrario.

5- Todo otro dato de interés que el Sr. Perito considere conveniente

Ver lo expuesto en operaciones realizadas.

f. Informe Accidentológico N° 045/19.

CONCLUSIÓN

De acuerdo al análisis realizado se arribó a las siguientes conclusiones:

1.- Mecánica del accidente:

Ver desarrollo del punto correspondiente.

2.- Lugar de la calzada donde se produce la colisión.

Se determina que el lugar de impacto fue sobre el carril derecho de la Ruta N° 40 km 4343, lugar por donde circulaba la Camioneta Ford Ranger con dirección norte-sur, que realizando maniobra de giro hacia la izquierda del conductor invade el carril contrario colisionando al automóvil Fiat Palio dominio PRT 543, que se encontraba circulando en sentido contrario.

3.- Vehículo embistente y embestido.

Vehículo embistente: Camioneta Ford Ranger_dominio AA 104 FR

Vehículo embestido: Automóvil Fiat Palio dominio PRT 543

4.- Determinación de la Velocidad probable de circulación.

VEHÍCULO N° 1: la velocidad de la camioneta Ford Ranger, al inicio de la huella de derrape es de **124,2 km/h**.

VEHÍCULO N° 2: la velocidad del Automóvil Fiat Palio dominio PRT 543, es de **108,3 km/h**.



ARTICULO 41.-PRIORIDADES. Todo conductor debe ceder siempre el paso en las encrucijadas al que cruza desde su derecha.

Esta prioridad del que viene por la derecha es absoluta, y sólo se pierde ante:

- a) La señalización específica en contrario;
- b) Los vehículos ferroviarios;
- c) Los vehículos del servicio público de urgencia, en cumplimiento de su misión;
- d) Los vehículos que circulan por una semiautopista. Antes de ingresar o cruzarla se debe siempre detener la marcha;
- e) Los peatones que cruzan lícitamente la calzada por la senda peatonal o en zona peligrosa señalizada como tal; debiendo el conductor detener el vehículo si pone en peligro al peatón;
- f) Las reglas especiales para rotondas;
- g) Cualquier circunstancia cuando:
 - 1. Se desemboque desde una vía de tierra a una pavimentada;
 - 2. Se circule al costado de vías férreas, respecto del que sale del paso a nivel;

3. Se haya detenido la marcha o se vaya a girar para ingresar a otra vía;
4. Se conduzcan animales o vehículos de tracción a sangre.

Si se dan juntas varias excepciones, la prioridad es según el orden de este artículo. Para cualquier otra maniobra, goza de prioridad quien conserva su derecha. En las cuestas estrechas debe retroceder el que desciende, salvo que éste lleve acoplado y el que asciende no.

ARTICULO 51. — VELOCIDAD MAXIMA.

Los límites máximos de velocidad son:

a) En zona urbana:

1. En calles: 40 km/h;
2. En avenidas: 60 km/h;
3. En vías con semaforización coordinada y sólo para motocicletas y automóviles: la velocidad de coordinación de los semáforos;

b) En zona rural:

1. Para motocicletas, automóviles y camionetas: 110 km/h;
2. Para microbús, ómnibus y casas rodantes motorizadas: 90 km/h;
3. Para camiones y automotores con casa rodante acoplada: 80 km/h;
4. Para transportes de sustancias peligrosas: 80 km/h;

c) En semiautopistas: los mismos límites que en zona rural para los distintos tipos de vehículos, salvo el de 120 km/h para motocicletas y automóviles;

d) En autopistas: los mismos del inciso b), salvo para motocicletas y automóviles que podrán llegar hasta 130 km/h y los del punto 2 que tendrán el máximo de 100 km/h;

e) Límites máximos especiales:

1. En las encrucijadas urbanas sin semáforo: la velocidad precautoria, nunca superior a 30 km/h;
2. En los pasos a nivel sin barrera ni semáforos: la velocidad precautoria no superior a 20 km/h y después de asegurarse el conductor que no viene un tren;
3. En proximidad de establecimientos escolares, deportivos y de gran afluencia de personas: velocidad precautoria no mayor a 20 km/h, durante su funcionamiento;
4. En rutas que atraviesen zonas urbanas, 60 km/h, salvo señalización en contrario.

RECOMENDACIONES:

- Tomar consciencia, con respecto a la velocidad, si ingresa a un tramo de la ruta que no conoce, y si la conoce tomar todas las precauciones que indican los carteles. Pues muchas veces la cartelería se puso entre el último viaje que el conductor hizo y el actual.
- Circular a una velocidad que el conductor siempre tenga el control del rodado y que no supere las velocidades descriptas por las señales viales reglamentarias.
- Mantenerse siempre sobre el carril derecho.

Que las autoridades encargadas del diseño de la vía realicen:

- Un sobre ancho de la cinta asfáltica en las curvas.
- Un peralte de tipo positivo para contrarrestar la fuerza centrífuga y lograr una mayor adherencia de los neumáticos en los vehículos.
- Una ampliación las banquetas aptas para la circulación y ampliar el cono de visión para poder tener una mayor percepción del objeto.

Atento a lo informado por el Grupo Técnico de Criminalística – Cafayate, la mayor cantidad de accidentes de tránsito con víctimas fatales ocurre en la Ruta Nacional N° 40 y la Ruta Nacional N° 68, esto es debido a:

- Las maniobras de sobrepaso en rutas: la operación de adelantamiento es la más riesgosa y la que más atención y cálculos requiere por parte del conductor, en muy poco tiempo. Sin embargo, cualquiera que viaje por las rutas que hacen paso por la ciudad de Cafayate, puede observar cómo hay conductores potencialmente homicidas que pasan a otro vehículo y obligan al que transita en sentido contrario a disminuir la velocidad, o al que está pasando, a tirarse a la banquina. La razón por la cual no ocurren más tragedias por esta práctica, algunos la adjudicarán al azar, otros a sus creencias religiosas.
- La velocidad con la cual se desplazan las personas que conducen sus vehículos, ya que lo hacen a grandes velocidades, sobrepasando el límite, aun desconociendo que en estas rutas existen curvas, contra curvas, y en épocas de lluvia hay derrumbes y caída de árboles, lo que dificulta el camino por las rutas.

- Los animales sueltos en las Rutas (burros, caballos, vacas, zorros, entre otros).
- Otra causa de accidentes fatales, son los despistes y vuelcos. Es decir, aquellos siniestros en los que no ha participado un segundo vehículo.
- Etc.

La Seguridad Vial puede ser considerada como parte fundamental en nuestra sociedad y de la Institución Policial, que en estos días cobra relevancia cuando se observa una alta tasa de siniestros viales que se producen generalmente los fines de semana donde la mayoría de los jóvenes circulan en estados de ebriedad sin respetar las normas de tránsito. Todo ello supone una búsqueda de soluciones alcanzables llevadas a cabo por personal policial de diferentes áreas en conjunto con otros organismos provinciales, teniendo siempre en cuenta que la clave para reducir estos hechos es la prevención como medida fundamental por medio de controles en lugares críticos y estratégicos.

Es muy importante que las personas que circulan en vehículos al llegar a un control vial, el personal a cargo aplique todos los protocolos de intervención sin errores o dudas al momento de actuar ante un hecho.

Por todo ello, como manifesté en la introducción del presente trabajo, lo considero como el más adecuado para resolver la mayor cantidad de hechos viales, dado que el principal objetivo está basado en garantizar la protección de la vida, bienes materiales y el correcto desplazamiento de los usuarios de la vía pública, como así también la búsqueda del desarrollo de aptitudes, hábitos y el interés necesario para que el conductor actúe de una manera más inteligente y razonable, y se haga efectivo el cumplimiento de las leyes, reglamentos y normas vigentes de tránsito. Para ello se ha dispuesto tomar el control sobre esta problemática planificando el desarrollo de diversos controles conjuntos.

3.3 Controles viales en la Ruta Nacional N° 40 y la Ruta Nacional N° 68.

Control vehicular: Es un examen que se realiza a los conductores que se desplazan en vehículos a fin de constatar que los mismos se encuentran en condiciones de continuar con su circulación y así evitar un mal futuro.

Por ello la Policía de la Provincia de Salta, en ejercicio de la facultad que le confiere el Art. 12vo. Inc. r) de la Ley N° 7742/12 Orgánica de la Policía de la Provincia, debe regular y controlar el tránsito en toda la provincia y aplicar disposiciones que lo rigen, e inspeccionar los vehículos y los conductores que estén en circulación”. Esto último con especial relación a la Ley 7846/14 “Ley Provincial Tolerancia Cero” (**Ver Anexo II**), conforme a todo ello, se implementará el dispositivo de seguridad conveniente para la situación.

Ley N° 7742: Capítulo IV: Funciones y Atribuciones de la Policía de Seguridad:

Artículo 11.- La función de la Policía de Seguridad consiste, esencialmente, en la protección del orden público, previniendo y repeliendo delitos y contravenciones, con estricto respeto a los derechos humanos. Artículo 12: A los fines del artículo anterior, corresponde a la Policía de la Provincia de Salta:

R) Controlar la seguridad vial en la Provincia, conforme la normativa específica en la materia y los convenios celebrados con otras jurisdicciones.

PARA REALIZAR EN CONTROL VEHICULAR SE TENDRA EN CUENTA LO SIGUIENTE:

ESTRATEGIAS PARA EL CONTROL VEHICULAR (Protocolo establecido por la Dirección de Seguridad Vial de la Policía de la Provincia de Salta)

- El personal policial debe encontrarse correctamente uniformado conforme lo establece el reglamento de uniforme (haciendo uso de distintivos, grados, etc.,).
- Debe colocar los elementos de seguridad con los que cuente para llevar adelante el operativo y determinar de antemano cual será la zona de control vehicular, entendida esta como el espacio físico retirado donde llevara a cabo el control.
- El personal apostado sobre la vía, debe realizarle las señales pertinentes al conductor de manera clara y con anticipación suficiente, mirando al conductor a los efectos de establecer un contacto visual directo.
- Al detener el vehículo, deberá entablar un dialogo cordial, saludando al conductor del rodado previo identificarse ante el mismo con jerarquía, nombres y lugar de revista o servicio.

- Deberá solicitarle al conductor que detenga la marcha del motor.
- Solicitarle la documentación exigible e informar al ciudadano a cerca de la normativa y el procedimiento a implementarse.
- Mantener en todo momento una distancia prudencial con el vehículo, evitando apoyar sus manos en el techo o cualquier parte extrema del vehículo.
- No introducir la cabeza o miembros superiores dentro del habitáculo para recibir la documentación. En caso que la documentación sea exhibida dentro de una carpeta u otro tipo de envoltorio, no debe recibirla, solicitando al conductor que solo le entregue la documentación solicitada.
- Finalizando el control, deberá devolver la documentación una por vez en voz alta.

Este protocolo se realiza con el fin de garantizar un correcto control vehicular y salvaguardar la integridad del personal policial, del conductor controlado y del vehículo que detuvo la marcha.

Asimismo, se demuestra en todo momento el profesionalismo y seguridad por parte del efectivo uniformado al cumplir correctamente con la labor encomendada, siempre respetando los derechos que como ciudadano le corresponde a la persona controlada.

USO DEL ALCOHOLIMETRO: (Conforme información aportada por la Dirección de Seguridad Vial de la Policía de la Provincia de Salta)

- En casos de alcoholímetros digitales provistos con test pasivos, se debe primeramente exhibir el aparato y hacerle el test pasivo que consiste en hacer soplar sobre el aparato alcoholímetro a fin de que este detecte en el aire la presencia de alcohol.
- En caso de arrojar resultado positivo se prosigue entregando al conductor la boquilla o pipeta sellada y el mismo en presencia del funcionario policial desenvolverá y ubicará en el alcoholímetro procediendo a soplar de manera constante el tiempo necesario, bajo las indicaciones del personal policial. Una vez obtenido el valor debe ser impreso como constancia en el respectivo tique.

- Si en el momento del control el conductor solicita una segunda prueba o “contraprueba” conforme lo establece el Art. 2º de la Ley 7846/14 se debe cumplir con ese pedido haciendo uso del mismo alcoholímetro. Se debe tener presente que entre una prueba y otra debe existir un tiempo máximo de veinte minutos de receso en el uso del aparato destinado al test. En tal caso, se debe imprimir el segundo valor obtenido (contraprueba) para ser agregado como foja útil al sumario.
- Ante la falta del alcoholímetro, y la presunción de estado de ebriedad del conductor, se deberá trasladar al mismo a Medicina Legal de Policía o Centro de Salud más cercano para que se le realice el correspondiente examen clínico o la extracción de sangre correspondiente.
- Comprobada la falta, se procederá a llenar el Acta de Infracción, sin perjuicio de cualquier otra prueba a costo del solicitante, quien deberá arbitrar medio y modo de ofrecer la constancia al personal policial de manera inmediata.

Al realizar el control con el alcoholímetro, se lo hace al solo efecto de comprobar si es que el conductor, ha consumido alguna bebida alcohólica.

Fundamenta ello el saber que el alcohol es un depresor del sistema nervioso central, que afecta funciones mentales esenciales para la conducción como son: la capacidad de juzgamiento y atención, la visión, las respuestas motoras, etc. Si bien, la cantidad de alcohol, el peso, el sexo, la edad de las personas y su estado de salud, etc., determinan variaciones en el grado de intoxicación alcohólica, la única indicación completamente segura para el conductor de vehículos es abstenerse absolutamente de beber alcohol, para conducir seguro.

CASOS EN QUE CORRESPONDE EL LABRADO DEL ACTA DE INFRACCION

- Detección de alcohol en sangre.
- Negativa o falta de colaboración por parte del conductor.
- Incumplimiento del conductor alternativo.

SELECCIÓN DEL LUGAR:

- Debe realizarse sobre un lugar amplio, recto, sin obstáculos visuales.
- Jamás sobre una curva, bajada, cuesta, pendiente o lugar cercano a las mismas o próximo a intersección de calles.

- Se instalará en vías de circulación preferentes como vías de un solo sentido, vías de doble mano con cantero o división central, en lo posible sin vehículos estacionados.
- Se utilizará un solo carril de circulación, demarcado correctamente para la implementación de dicho procedimiento.
- De implementarse en horario nocturno se deberá contar con buena iluminación artificial.

RECURSOS MATERIALES:

- Cartel Informativo con la leyenda CONTROL POLICIAL.
- Cono de seguridad con baliza intermitente.
- Un canalizador de tránsito.
- Conos de seguridad.
- Bastón lumínico de tránsito.
- Chalecos reflectivos.
- Chalecos de protección balística.
- Equipo de comunicación en red con el sistema policial.
- Planillas de control.

La formulación de una metodología de intervención básica, consensuada y coordinada, para la intervención del Personal Policial que opera en los Circuitos Viales en toda la Provincia, sobre rutas nacionales y provinciales optimizará la utilización de recursos y coadyuvará a incrementar el porcentaje de eficiencia y eficacia en los procedimientos.

Conforme el protocolo establecido por la Dirección de seguridad vial de la Policía de la Provincia de Salta (División Operaciones), en coordinación con la Subsecretaría de Tránsito y Seguridad Vial, se deberá desplegar el dispositivo de la siguiente manera:

- Colocar delante (30 pasos aprox.) del lugar donde se va implementar el control el cartel informativo de CONTROL POLICIAL junto al cono de seguridad con baliza intermitente.

- Ubicar como canalizador de tránsito dos conos de seguridad dispuestos en 45° con respecto a la circulación. A través de él se desviará el tránsito vehicular hacia el carril habilitado para la circulación.
- Próximo al canalizador y en forma diagonal al centro del carril se desplegarán dos conos separados por 6 pasos.
- Se dejarán 10 mts., aprox., hasta el 3er cono, que será el lugar de INGRESO de los vehículos (de controlarse camiones o colectivos la distancia entre el ingreso y la salida debe ser mayor aún).
- El 4to cono se ubicará a 6 pasos del 3er. dejando seguidamente 10 metros aprox., de apertura, que será la SALIDA de la dársena¹⁸ de control, donde se colocará el 5to cono.
- Por último, a 5 mts., aprox., del 5to cono se pondrá el 6to cono. De contar con un móvil policial identificable, se colocará en posición de salida con balizas encendidas.

RECURSOS HUMANOS:

- **Operador N°1. Cumplirá el rol de SELECTOR. (Protocolo de la Dirección Seguridad Vial Policía de Salta)**
 - a. Se ubicará entre el 3° y 4° cono de seguridad.
 - b. Seleccionará que vehículos deberán posicionarse para el control conforme al tipo de operativo que se está realizando (selectivo o integral) y los objetivos establecidos. La selección debe responder a los principios de no discriminación, igualdad de trato, respeto por la diversidad y perspectiva de género. Los criterios deben ser restrictivos, objetivables y verificables. Por ejemplo, acción evasiva desplegada por el conductor, la infracción evidente a la normativa vigente, en función de información precisa sobre conflictos, violentos o delictivos, de la jurisdicción e información sobre pedidos de secuestro de vehículos y/o pedidos de paradero o captura de personas.
 - c. Hará ingresar los vehículos a la dársena de control.
 - d. Utilizará sus brazos y el bastón lumínico de tránsito, para señalar e indicar acciones a los conductores, dándole indicaciones manuales claras, sin que el conductor descuide la conducción.

e. Para indicar que el vehículo detenga la marcha, su posición corporal deberá ser de frente a la circulación. Para indicar que continúe circulando, su posición corporal deberá ser lateralizada, de costado a la circulación vehicular.

f. Una vez que el vehículo esté ubicado en la dársena, el operador 1 se trasladará hacia el operador 2 para brindarle seguridad. Se ubicará a su costado izquierdo, observando la interacción entre el operador 2 y los ocupantes del vehículo.

- **Operador N°2. Comienza a operar cuando el vehículo ingresa a la dársena y tendrá rol ACTIVO.**

a. Con sus brazos dará señales claras al conductor indicando dónde debe detener el vehículo, el cual deberá estar siempre por delante de él.

b. La aproximación al conductor o conductora debe ser desde atrás y por el ángulo ciego¹⁹ de visión del espejo retrovisor lateral.

c. Es el encargado de la entrevista, control de personas y vehículos, como así también del registro en planilla.

d. Realizará el saludo 1 policial, presentándose formalmente: “Buenos días, Oficial X, realizando control vehicular, por favor detenga el MOTOR del vehículo”. En caso de que el control se realice en la noche se ordenará encender la luz de interior del habitáculo del automotor. Si el vehículo tiene vidrios polarizados y posee más de un ocupante, se dará la orden de bajar los vidrios.

e. Requerirá la documentación exigida por la legislación vigente:

i. Licencia de conducir habilitante para el vehículo en control.

ii. Tarjeta verde de identificación del vehículo.

iii. Autorización para la conducción del vehículo en caso de no ser el titular registral (tarjeta azul para automóviles, tarjeta rosa para motocicletas o poder certificado por Escribano Público y Colegio de Escribano).

iv. Póliza de seguro de responsabilidad civil frente a terceros al día.

f. Realizará una inspección ocular y cotejará los datos proporcionados en la documentación, acorde a las medidas de seguridad exigidas en las mismas y de las placas de identificación vehicular y gravada de los cristales ²⁰.

- g.** Podrá solicitar que el conductor y/o los ocupantes desciendan del vehículo para efectuar el control de personas o el registro del habitáculo.
- h.** En caso de requerir asistencia o directivas, se trasladará hacia el operador 3, por la parte trasera del vehículo.
- i.** Ante la constatación de infracciones se procederá de acuerdo a la normativa vigente, respetando los derechos y garantías enumerados en la Constitución Provincial.
- j.** De manera opcional se podrá brindar información preventiva verbalmente o a través de la entrega de folletería.
- k.** Finalizando el control, el personal policial saludará al ciudadano o ciudadana mediante el SALUDO 1 y 2, agradeciéndole por su cooperación.

3) Operador N°3. Tiene el rol de SUPERVISOR y es el jefe encargado del operativo.

- a.** Dará cobertura de seguridad al Operador 2.
- b.** Se ubicará en forma de espejo al Operador 2 del otro lado del vehículo.
- c.** Deberá prestar atención a los movimientos y actitudes de los ocupantes del vehículo, supervisando el desenvolvimiento del control.
- c.** Tiene la facultad de intervenir activamente en el control en caso que lo requiera el Operador 2. 4)

Operador N° 4. Tiene el rol de COMUNICADOR

- a.** Realizara una cobertura de seguridad a los efectivos que estén efectuando su labor en el control.
- b.** Servirá de apoyo al control y asistirá con el manejo del equipo de comunicación.
- c.** De contar con móvil policial identificable, el operador será chofer.

SEÑALES CORPORALES

CONTINUAR LA CIRCULACIÓN.



De costado a la circulación vehicular.

Con movimientos continuos en forma pausada acompañando con toques cortos de silbato. La frecuencia entre cada toque indicará si el conductor debe avanzar rápido o no.

ALTO



De frente a la circulación vehicular. Deberá realizar el sonido del silbato en forma prolongada y con mucha intensidad. Como recurso en el caso que el conductor no haya percibido la señal o intente hacerse el desentendido; lo conveniente será señalar al conductor con varios toques de silbatos.

ESTACIONAR EN EL LUGAR INDICADO.



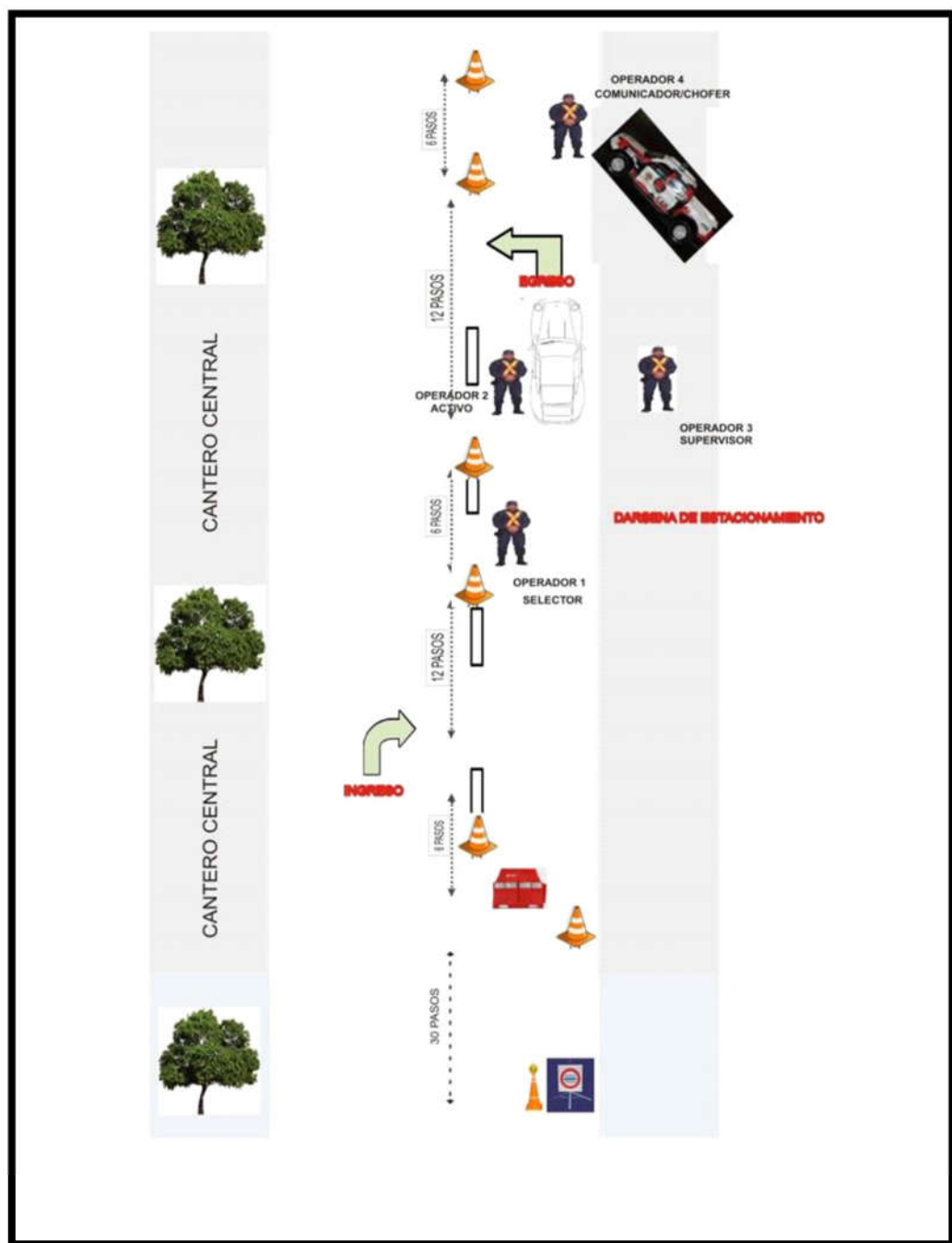
Brazo izquierdo extendido hasta la altura del hombro con la palma de la mano hacia el conductor indicando el lugar donde el vehículo debe ser detenido, avanzando lentamente hacia ese lugar, para lo cual acompañará dicho movimiento con movimientos oscilante del antebrazo derecho realizando movimientos en ángulo de 90°, desde el centro del cuerpo hacia la izquierda con el revés de la palma hacia el conductor indicando que debe avanzar lentamente hacia el lugar donde debe detenerse.

DISMINUIR LA VELOCIDAD



Realizará señas con el brazo extendido a la altura de los hombros y la palma de la mano hacia abajo.

Con movimientos continuos desde arriba hacia abajo, en forma pausada acompañando con toques cortos de silbato. Siempre observando a los conductores.



El presente trabajo se basa en el denominado "Protocolo de Control Vehicular Policial de la Policía de Salta", el cual lo implementa la Dirección de Seguridad Vial.

El control de tránsito constituye la medida inmediata y ejecutiva con que cuenta el estado para llevar adelante y concretar políticas direccionadas a la seguridad vial, observando y corrigiendo las conductas disvaliosas de los circunstanciales conductores y acompañantes, como así también erradicando de las vías de circulación a todos

aquellos vehículos que por infringir las normas resultan una amenaza latente para la seguridad vial.

En definitiva, el control del tránsito se traduce en la forma que posee el estado para lograr reducir la tasa de siniestralidad vial existente en la República Argentina.

El control vehicular consistente en la detención de su marcha de cualquier tipo de rodado, con el objetivo primordial de comprobar infracciones relacionadas con el tránsito. Dicho control, ya sea en zona urbana o rural, debe realizarse de manera tal que no se causen siniestros viales por falta de organización y oportunidad de los controles. Motivo por el cual deberán adoptarse ciertas precauciones tales como:

La ubicación del puesto de control deberá apostarse en un lugar estratégico que tenga buena visibilidad de los vehículos que transitan por la vía pública y disponibilidad de espacios adecuados para derivar los vehículos fuera de las calzadas correspondientes, evitando generación de obstáculos.

Los elementos de señalización a utilizarse dependerán de la traza del lugar, particularidades del horario y clima, debiéndose evitar riesgos para los intervinientes en el control, usuarios de la vía pública o terceros involucrados.

Desplegar la señalización correspondiente a cada tipo de control, que deberá estar ubicada dependiendo de la velocidad estipulada en la vía donde establezca el control.

Los lugares de la vía de circulación donde no se deberán llevar a cabo operativos de control son:

- Entrada o salida de puentes.
- Cruces.
- Rotondas.
- Contiguos o cruces a nivel.
- Proximidad a una curva. Si fuera necesario se realizará el control luego de la curva a una distancia no menor a 500 mts.

Ante la existencia de condiciones climáticas adversas al tránsito, producto de la disminución ostensible de la visual como: niebla, lluvia, nieve, humo y otros, no se deberá efectuar operativos de control a fin de no poner en situación de riesgo total la seguridad vial, ni exponer a riesgo la integridad física del personal afectado, ni de terceros involucrados en el pretendido control, como así los elementos logísticos afectados al servicio.

La misión de este trabajo, es la de “Implantar un operativo de prevención y control vial conjunto en lugares estratégicos y por donde se registre el mayor paso de vehículos especialmente los de tipo motocicletas y automóviles, a fin de evitar la circulación de aquellos que transgredan las normas viales y así evitar accidentes de tránsito y riesgos para inocentes terceros”.

EJECUCION

Concepto de la Operación: Consistirá en implementar controles vehiculares preventivos conjuntos y simultáneos en lugares y horarios estratégicamente planificados, especialmente en las rutas nacionales que hacen paso por la ciudad de Cafayate, coordinado el servicio a cargo de la Dirección de Seguridad Vial con colaboración de la Comisaria N° 60 (DUR-6), Sección Motoristas de Emergencias 911 y Tránsito Municipal.

Para tales fines se tendrá en cuenta los siguientes **Puntos y Objetivos críticos:**

- **Puntos o lugares a tener en cuenta**

Cafayate

- Ruta Nacional N° 40, altura del Km. 4343.
- Ruta Nacional N° 68, altura del Km. 03.
- Ruta Nacional N° 43, altura del Km. 4328.
-

Fases del Operativo

EJECUCION

DIAS: viernes, sábados y domingos.

HORARIOS: 04:30 a 07:00.

LUGARES:

Se aplicarán TRES (03) controles simultáneos y sorpresivos en arterias consideradas como corredores obligados que tienen los automovilistas/motociclistas para desplazarse hacia diferentes sectores de la zona de intervención.

Sin perjuicio de esta disposición, tendrá en cuenta que previo a la finalización de la actividad de los locales bailables, a horas 04:30 se deberán implantar los tres controles ya establecidos anteriormente hasta hs. 07:00.

Será la normativa aplicable y la que será observada en todo momento los siguientes textos legales:

- **Código Penal de la República Argentina**
- **Código Contravencional de la Provincia de Salta.**
- **Código Procesal Penal de la Provincia de Salta.**
- **Ley 24.449/95.**
- **Otras Normativas**

PREVENCION DE LOS ACCIDENTES

La prevención de accidentes es el conjunto de normas y medidas destinadas a proteger al individuo y a la colectividad en general de accidentes y, en consecuencia, de las lesiones y daños materiales que se derivan de ellos.

Los accidentes de tránsito representan una causa importante de muertes en nuestra región. El exceso de velocidad, las condiciones ambientales adversas, el mal estado de las vías, junto a la irresponsabilidad del conductor al consumir bebidas alcohólicas y otras drogas, representan los factores que condicionan el cada vez más alto índice de accidentes viales.

Estos hechos son imprevisibles, en la mayoría de los casos puede evitarse si se cumplen con las medidas para su prevención.

Se suele asociar la Prevención de Accidentes a cuestiones técnicas cuyo manejo y responsabilidad está en manos del Estado, o de especialistas que poseen las herramientas necesarias, desde su formación específica, para brindar las soluciones apropiadas. Esto es cierto sólo en parte, debemos ser conscientes de que la Prevención de Accidentes es un tema que pertenece a todos, independientemente de la actividad que desarrollemos o el rol que desempeñemos. Los tres puntos fundamentales a tener en cuenta son:

- Entrenamiento adecuado a los conductores.
- Cumplimiento de las reglas establecidas en el entrenamiento.
- Inspección y Mantenimiento adecuado de los vehículos.

OBJETIVO GENERAL:

- Determinar la efectividad de los controles viales en las rutas nacionales que comprenden los ingresos a la localidad de Cafayate.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Determinar la cantidad de siniestros viales.
- Establecer las principales causas de siniestros viales.
- Mejorar las técnicas que se llevan a cabo en la disminución de siniestros viales.
- Obtener información para la mejora de las acciones que se ejecutan en materia de prevención de accidentes.

RECURSOS AFECTADOS POR PUNTOS DE CONTROL

- **LUGAR:** Ruta Nacional N° 40, Km., 4343 (Circulación Sur - Norte)

PRESENTACION: Comisaria N° 60 (Avda. San Martin 146 - Cafayate)

Numero	Cantidad de Recurso Humano			Recurso Logístico	
	Of. Jefe	Of. Sub	Suboficiales	Móvil	Motos
SMEP 911	.-	.-	01	.-	SI
DUR-6	.-	.-	01	SI	.-
DSVIAL	.-	01	01	.-	SI
<u>RECURSOS DE APOYO EXTERNO</u>					
DTM	02 Inspectores de Tránsito			.-	.-

- **LUGAR:** Ruta Nacional N° 68, Km., 03 (Circulación Oeste - Este)

PRESENTACION: Base Dirección de Unidad Regional N° 6 (Avda. San Martin N° 146 - Cafayate).

Numero	Cantidad de Recurso Humano			Recurso Logístico	
	Of. Jefe	Of. Sub	Suboficiales	Móvil	Motos
SMEP 911	.-	.-	01	.-	SI
DUR-6	.-	.-	01	SI	.-
DSVIAL	.-	01	01	.-	SI

<u>RECURSOS DE APOYO EXTERNO</u>			
DTM	02 Inspectores de Tránsito	-.-	-.-

- **LUGAR:** Ruta Nacional N° 40 Km., 4328 (Circulación Norte - Sur)

PRESENTACION: Comisaria N° 60 (Avda. San Martin N° 146 - Cafayate).

Numero	Cantidad de Recurso Humano			Recurso Logístico	
	Of. Jefe	Of. Sub	Suboficiales	Móvil	Motos
DUR-6	-.-	01	-.-	-.-	-.-
SMEP 911	-.-	-.-	01	-.-	SI
Cria. 60°	-.-	-.-	01	-.-	-.-
DSVIAL	-.-	-.-	01	SI	-.-
<u>RECURSOS DE APOYO EXTERNO</u>					
DTM	02 Inspectores de Tránsito			-.-	-.-

3.4 DETERMINACION DE PLAZOS

DETERMINACION DE PLAZOS												
ESTAPAS SECUENCIAL DEL PROYECTO	MES											
	01	02	03	04	05	06	07	08	09	10	11	12
Clases de Academia para el personal												
Clases de academia para civiles												
Ejecución de controles vehiculares												
Resultados												

Las clases a cerca de las normativas y demás aspectos a tener en cuenta, se realizarán en fecha miércoles 07FEB'18 y las clases para los ciudadanos se efectuarán

el día jueves 08FEB'18, a cargo del personal del personal idóneo de la Dirección de Seguridad Vial de la Policía de la Provincia de Salta.

Los controles vehiculares se realizarán a partir de fecha 02MAR'18 a hs.04:30 hasta hs. 07:00, los días viernes, sábados y domingos (lunes a la madrugada), hasta el día domingo 30SEP'18, es decir tendrá una duración de 7 meses.

Mencionados horarios y días son elegidos, debido a que conforme las estadísticas expuestas anteriormente son los momentos en los cuales ocurren mayores accidentes de tránsito y sobre todo los fines de semana, cuando algunos jóvenes y adultos asisten a reuniones donde en ocasiones consumen bebidas alcohólicas y pueden ocasionar un peligro para las demás personas que circulan de manera correcta. Así también los días lunes en la madrugada, en su mayoría, las personas que residen en esta localidad por cuestiones laborales o de estudio deben desplazarse a la ciudad de Salta y es donde mayor circulación de vehículos hay por las rutas nacionales.

La medición y comparación de resultados se realizará a partir de fecha 01OCT'18, teniendo como duración 15 días, es decir en fecha martes 16OCT'18 se tendrán los resultados y las conclusiones.

3.5 Resultados de los controles.

Los controles vehiculares (automóviles, camionetas, camiones, colectivos y moto vehículos), se van a realizar conforme a la siguiente planilla que rola en **Anexo III**.

Conclusión

Al haber realizado el control vehicular correspondiente, se pudo detectar que en el año 2.016 desde el mes de marzo hasta septiembre inclusive, la cantidad de lesionados era de 67 personas, en tanto que víctimas fatales fue de 01.

En el año 2.017, durante el mismo lapso de tiempo, es decir desde el mes de marzo a septiembre inclusive, la cantidad de lesionados ascendió a 92 personas y la cantidad de víctimas fatales fue de 02.

En tanto en el presente año 2.018, al implantar en control vehicular correspondiente conforme el presente trabajo, es decir desde el mes de marzo a septiembre la cantidad de personas lesionadas disminuyó a 48 personas, es decir disminuyó casi un 50 % desde el año pasado y con respecto al año disminuyó un 25%, por lo tanto, en el presente trabajo, la hipótesis fue confirmada.

A raíz de ello, se puede establecer que el control vehicular fue bastante productivo.

ACCIDENTES DE TRANSITO						
MES	AÑO 2.016		AÑO 2.017		AÑO 2.018	
	LESIONADOS	VICTIMAS FATALES	LESIONADOS	VICTIMAS FATALES	LESIONADOS	VICTIMAS FATALES
MARZO	1	0	11	0	7	1
ABRIL	11	0	6	0	5	0
MAYO	9	0	12	0	7	0
JUNIO	11	0	9	1	11	1
JULIO	14	0	25	0	8	0
AGOSTO	11	0	23	0	4	0
SEPTIEMBRE	10	1	6	1	6	0
TOTALES	67	1	92	2	48	2



Gráfico comparativo de accidentes de tránsito con lesionado en el año 2.016, 2.017 y 2.018.



Gráfico comparativo de accidentes de tránsito con víctimas fatales en el año 2016, 2017 y 2018.

Cabe ampliar, que al realizar los controles vehiculares, se efectuaron entrevistas **(VER ANEXO V)**, con los diferentes conductores que circulaban por el lugar, logrando llegar a la conclusión que la gran mayoría de los turistas, coincidieron en manifestar sentirse a gustos y satisfechos con el control que se realizó, atento a que los mismos se sintieron seguros, ampliando que se deberían realizar no solo en la provincia sino también en todo el país, dado que esto ayuda a sacar de circulación a conductores imprudentes o vehículos que no se encuentran en condiciones de ser manejados y a raíz de ello pueden ocasionar un accidente de tránsito, no solo casual sino también en contra de terceros, provocando lesiones y hasta quizás la muerte de personas.

Por otro lado, hubo otros conductores que no les agradó que se les realice el control, argumentando que es una pérdida de tiempo ya que los mismos cuentan con la documentación, que están apurados, etc., asimismo se llegó a la conclusión que en su gran mayoría, las personas que no les agradaba el control eran vecinos de esta ciudad de Cafayate, en tanto que los que se mostraron satisfechos con el control eran turistas, tanto de distintas partes del país como extranjeros, quienes se hacen presente a esta ciudad junto a su grupo familiar a tratar de pasarla lo mejor posible, sin inconvenientes.

Asimismo, se realizaron un total de (93) noventa y tres controles vehiculares, con un registro de (3.104) tres mil ciento cuatro automóviles, (505) quinientos cinco camiones y (276) doscientas setenta y seis motocicletas controladas, haciendo un total de (3.885) TRES MIL OCHOCIENTOS OCHENTA Y CINCO. Al respecto se labró (578) infracciones, 330 por conducir en estado de ebriedad, 188 por carecer de póliza de

cobertura de compañía de seguro, 22 por portar licencia de conducir vencida y 48 por que sus vehículos contaban con el R.T.O. vencida).

Por todo lo expresado, se establece que se logró alcanzar el objetivo general a través del cumplimiento de cada uno de los objetivos específicos, pudiendo así disminuir la cantidad de accidentes de tránsito en el ámbito de esta ciudad.

Por lo que el año siguiente se pretende llegar al año completo de realización del trabajo, atento a que se obtuvieron muy buenos resultados, es decir para el año próximo se elaboraría el trabajo en el mes de Enero, en los próximos diez meses se llevarían a cabo los controles vehiculares y en el mes de Diciembre se tendría previsto realizar el análisis de los resultados y la conclusión, para compararlo con el presente año, y en el caso de obtener reducción en el índice de accidentes de tránsito con respecto al presente año se lo hará año tras año, corrigiendo los errores que llegasen a surgir.

Por último, se dejan las siguientes recomendaciones a fin de evitar accidentes de tránsito:

- **Planifica tu viaje antes de salir.** Antes de comenzar el viaje es recomendable consultar rutas, alternativas, congestión y situación climatológica. Evitar imprevistos y conocer la ruta hará que estemos mucho más seguros.
- **Revisa el coche antes de emprender el viaje.** Es importante tener un buen mantenimiento y comprobar que todo está listo para salir: dirección, luces, frenos, suspensión, neumáticos, niveles de aceite, limpiaparabrisas, líquido de refrigeración y frenos. En caso de que se trate de coches de alquiler, la compañía AVIS se asegura que esté todo listo y preparado para su uso, realizando una intensa tarea de comprobación de los vehículos, para que el cliente no tenga que preocuparse por el mantenimiento del coche y pueda emprender el viaje de manera tranquila y segura.
- **Asegúrate de llevar todo lo necesario en regla:**
 - ✓ DNI.
 - ✓ Licencia Nacional de Conducir.
 - ✓ Cédula verde o cédula azul.
 - ✓ Comprobante de seguro en vigencia.
 - ✓ Comprobante de pago del impuesto a la radicación del vehículo.
 - ✓ RTO o VTV en las provincias que sea obligatoria.

✓ Patentes legibles, normalizadas y sin aditamentos.

- **Descansar cada dos horas.** La fatiga y el sueño en la conducción son causa de accidente. En trayectos largos es importante estar bien hidratados, por eso es aconsejable llevar siempre agua para el viaje.
- **Hay que respetar la velocidad** establecida y adaptarla a las circunstancias de la vía así como a las condiciones climatológicas. También debemos respetar la distancia de seguridad. Así tendremos tiempo de actuar y frenar ante posibles imprevistos.
- **No consumir alcohol ni drogas y no ingerir fármacos que afecten a la conducción.** Aumento del tiempo de reacción, problemas de coordinación, percepción errónea de la velocidad y problemas de visión, son sólo algunos de los efectos del alcohol en la conducción.
- **Cinturón de seguridad.** Todos los ocupantes deben hacer uso del cinturón de seguridad y en especial los menores que deben ir correctamente sujetos en sus sistemas de retención infantil. El uso correcto del cinturón de seguridad reduce a la mitad el riesgo de muerte en caso de accidentes. El responsable siempre será el conductor.
- **Evitar las distracciones.** El uso del celular durante la conducción multiplica por cuatro el riesgo de sufrir un accidente. Hay otros muchos actos cotidianos que los conductores realizan mientras conducen que también provocan distracción en la conducción: encender un cigarrillo, manipular la radio o los navegadores (gps). Quitar la vista de la carretera, aunque sea por segundos, puede ser decisivo. Estas situaciones pueden provocar no ver un peatón que cruza o no observar que el vehículo de delante se detiene.
- **Ser precavido.** Es conveniente disminuir la velocidad en ciudad, zonas residenciales, parques, paseos marítimos... y mantener una separación lateral mínima de 1,5 metros entre coche y bici en adelantamientos. Son usuarios vulnerables y en caso de accidente, serán los más perjudicados. Según informe de la OMS, a partir de 80km/h es prácticamente imposible que un

peatón se salve en un atropello. A una velocidad de 30km/h, el riesgo de muerte del peatón se reduce al 10%.

Desde mi punto de vista, al realizar mayores y más estrictos controles viales, se deberían aplicar sanciones más duras para los infractores que ponen en riesgo la vida de todos. Creo que sería conveniente aplicar la inhabilitación para los reincidentes o “irresponsables del tránsito”, quienes no volverían a poder manejar hasta realizar un nuevo curso teórico y práctico de conducción (dictado por personal idóneo). Además, esta figura de la inhabilitación para reincidentes, ahora no sólo les impedirá conducir, también se debería aplicar una sanción complementaria que duplique, triplique y hasta cuadruple el valor de las multas.

También lo ideal sería que, para los infractores, las sanciones o faltas viales que prevé la ley, deben ser de cumplimiento efectivo y no que no tengan la posibilidad aplicarse con carácter condicional ni en suspenso.

Estas sanciones que contemplan faltas de menos a más graves incluyen multas, inhabilitación, secuestro del vehículo en los casos previstos por la ley, trabajo comunitario y concurrencia obligatoria a cursos de capacitación, entre otras.

Por último, considero que un excelente complemento de los controles vehiculares, es una buena educación vial, debido a que al adquirir conocimientos respecto de acciones, estrategias, legislaciones y políticas referidas al tránsito y a las vías públicas, podemos promover la seguridad, prevenir los siniestros, evitar o minimizar los daños y salvar vidas.

GLOSARIO CAPITULO III

Grupo Técnico Criminalista – Cafayate: Organismo dependiente de la policía de la provincia de Salta, con jurisdicción en la ciudad de Cafayate, que tiene por objeto aplicar la ciencia, conocimientos, métodos y técnicas de investigación científica tendientes a esclarecer un hecho delictivo.

Licencia de Conducir: Es una autorización para la conducción de vehículos (licencia de conducción y carné o permiso de conducción

Protocolo: es un reglamento o una serie de instrucciones que se fijan por tradición o por convenio.

Delito: Acción que va en contra de lo establecido por la ley y que es castigada por ella con una pena grave.

Contravención: Conductas que van contra la moral y las buenas costumbres y no llegan a ser delito.

Alcoholímetro digital: basado en un sensor de gas, indica, al soplar sobre él, el tanto por ciento de alcohol en la sangre y puede servir a una persona para saber si está en condiciones de conducir.

Sistema nervioso central: El Sistema Nervioso se divide en dos grandes partes, el Sistema Nervioso Central y el Sistema Nervioso Periférico. Está conformado por el encéfalo y la médula espinal, el encéfalo por su parte lo constituyen el cerebro, el cerebelo y el tallo cerebral.

ANEXO I

Ley 7358

El Senado y la Cámara de Diputados de la Provincia de Salta, sancionan con fuerza de LEY:

Artículo 1º - La Provincia de Salta garantiza las políticas públicas orientadas a la preservación y a la educación para la seguridad vial en todo el territorio provincial, las que se ejecutarán con arreglo a las disposiciones de la presente Ley.

Art. 2º - Se entiende por educación para la seguridad vial al conjunto de acciones continuas y permanentes dirigidas a preservar la integridad de la persona y a crear la conciencia de ser una parte activa y responsable del sistema de tránsito, como peatón, pasajero y conductor.

Art. 3º - Son presupuestos mínimos de cumplimiento y fuente de interpretación para la implementación de la presente: las Leyes Provinciales 6.913 y 7.195, de adhesión a la Ley Nacional de Tránsito 24.449, su modificatoria y decreto reglamentario, y los contenidos básicos comunes de los diseños curriculares de la Provincia, según niveles de educación, modalidades y regímenes especiales.

Art. 4º - Son objetivos de la educación para la seguridad vial:

- a) Educar a la población en general sobre la base de que la vía pública es un medio de propiedad y uso común, y de que cada usuario se conduce pensando en sí mismo y en los terceros.
- b) Modificar las pautas culturales y conductas que desequilibren la convivencia en el tránsito.
- c) Diseñar e instrumentar programas y campañas permanentes y continuas de educación para la seguridad vial, cortesía urbana y respeto hacia las personas con discapacidad en tránsito por la vía pública y en lugares de acceso al público.
- d) Preservar, proteger y optimizar el sistema de tránsito y la red vial.
- e) Fortalecer el compromiso de respeto a las normas de tránsito para generar un mejor estado de seguridad jurídica del usuario.

f) Disminuir la contaminación ambiental.

Art. 5º - Establécese la obligatoriedad de la educación para la seguridad vial, con una visión interdisciplinaria y sistemática en todos los niveles, ciclos, modalidades y regímenes especiales que integran la estructura del sistema educativo provincial, tanto de gestión estatal como privada.

Asimismo se instrumentarán acciones sistematizadas en todos los sectores de la sociedad y, en especial, al personal de organismos cuya función es el ordenamiento y control de tránsito.

Art. 6º - Adaptar y diversificar los diseños y materiales curriculares, teniendo en cuenta las características diferenciales de los alumnos con necesidades educativas especiales para facilitar la consecución de los fines y objetivos de la educación para la seguridad vial.

Art. 7º - El Centro de Formación Docente, previsto por el decreto reglamentario de la Ley Nacional 24.449 de Tránsito y Seguridad Vial, capacitará y especializará a docentes y personal de organismos que tengan como función el ordenamiento y control del tránsito.

Art. 8º - Las Autoridades de Aplicación de la presente, serán el Ministerio de Educación y la Secretaría de la Gobernación de Seguridad o los organismos que en el futuro lo reemplacen, quienes en forma conjunta formularán y planificarán políticas de prevención de accidentes y operaciones de seguridad vial, asignando responsabilidades de ejecución a los diversos entes oficiales, como así también coordinando, controlando y evaluando el cumplimiento de programas.

Asimismo, gestionarán ante organismos públicos o privados y/o ante organizaciones no gubernamentales (ONG) de probada idoneidad, los fondos para dar cumplimiento a la ley.

Art. 9º - La ejecución y gestión de programas gubernamentales de preservación y educación para la seguridad vial podrán ser canalizados a través de las organizaciones no gubernamentales (ONG) de conformidad con lo dispuesto en la Ley Provincial N° 6.833.

Art. 10 - La presente Ley será financiada por:

a) Partidas específicas que se establezcan en el Presupuesto General de la Provincia, Ejercicio vigente.

b) Aportes y/o créditos de organismos nacionales.

c) Donaciones, subsidios, legados y demás liberalidades que se reciban de personas y/o instituciones privadas.

Art. 11 - La enseñanza de la educación para la seguridad vial será implementada a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley.

Art. 12 - Invítase a los Municipios a adherirse a la presente Ley y a su reglamentación.

Art.13 - Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Dada en la Sala de Sesiones de la Legislatura de la provincia de Salta, en Sesión del día veintiséis del mes de julio del año dos mil cinco.

ANEXO II

LEY N° 7846/14

Artículo 1°.- Queda prohibido conducir con impedimentos físicos o psíquicos sin la licencia especial de conducir correspondiente, o habiendo consumido estupefacientes, medicamentos, y/o cualquier otra sustancia que disminuyan la aptitud para conducir y/o habiendo consumido bebida alcohólica en cualquier grado.

Artículo 2°.- Todo conductor está obligado a someterse a los procedimientos necesarios, destinados a determinar su estado de intoxicación alcohólica, o por drogas, para conducir. La negativa o falta de cooperación para realizar la prueba constituye falta y hace presumir la infracción al artículo 1° de la presente Ley, correspondiéndole en tal caso la sanción más grave aplicable, conforme las previsiones del artículo 3°. La verificación de la graduación alcohólica constatada mediante la expiración del aire en alcoholímetros que cumplan estándares internacionales y se hallen debidamente calibrados, constituye prueba de su culpabilidad, pudiendo realizarse, a pedido del infractor, una contraprueba con el mismo instrumento. Verificada de este modo la falta, se labrará la infracción, sin perjuicio de cualquier otra prueba a costo y cargo del solicitante; en tal caso, el personal sanitario está obligado a validar su informe y dar cuenta ante la Autoridad Competente de las mediciones y resultados de la prueba que realice.

Artículo 3°.- En caso de incumplimiento a las previsiones contenidas en la presente, serán aplicables las siguientes sanciones: 1) Por conducir cualquier tipo de vehículos en estado de intoxicación alcohólica con una alcoholemia inferior a 0,2 gramos de alcohol por litro de sangre: a) Será sancionado con multa de 100 a 300 U.F., pudiendo el presunto infractor acogerse al beneficio del pago voluntario de la multa. b) Será retenida la licencia de conducir del presunto infractor, contra entrega de la boleta de citación del inculcado, en los términos previstos por el artículo 72 bis de la Ley 24.449. Se permitirá la circulación vehicular bajo la conducción de un conductor alternativo, previo control respectivo, quien retirará el vehículo bajo su exclusiva responsabilidad, siendo el único

habilitado para su conducción por el lapso de cinco (5) horas. Por conducir cualquier tipo de vehículos en estado de intoxicación alcohólica con una alcoholemia superior o igual a 0,2 gramos de alcohol por litro de sangre pero menor a medio gramos (0,5) de alcohol por litro de sangre: a) Será sancionado con multa de 100 a 300 U.F., no resultando aplicable el beneficio de pago voluntario. b) Será retenida la licencia de conducir del presunto infractor, contra entrega de la boleta de citación del inculcado, en los términos previstos por el artículo 72 bis de la Ley 24.449 y restado la cantidad de cinco (5) puntos de la Licencia de Conducir. c) Serán inhabilitados para conducir por un plazo de dos (2) a seis (6) meses. Se permitirá la circulación vehicular bajo la conducción de un conductor alternativo, previo control respectivo, quien retirará el vehículo bajo su exclusiva responsabilidad, siendo el único habilitado para su conducción por el lapso de cinco (5) horas. 3) Por conducir cualquier tipo de vehículos con una alcoholemia superior o igual a medio gramos (0,5) de alcohol por litro de sangre y menor a un (1) gramo de alcohol por litro de sangre: a) Será sancionado con multa de 300 a 800 U.F., no resultando aplicable el beneficio de pago voluntario. b) Será retenida la Licencia de Conducir contra entrega de la boleta de citación del inculcado, y restado la cantidad de diez (10) puntos de la Licencia de Conducir. c) Serán inhabilitados para conducir por un plazo de seis (6) meses a un (1) año. d) Se procederá a la inmediata retención del vehículo y su remoción de la vía pública, el que sólo será devuelto por resolución fundada de la autoridad de juzgamiento. 4) Por conducir cualquier tipo de vehículo con una alcoholemia superior o igual a un gramo (1) de alcohol por litro de sangre: a) Será sancionado con multa de 800 a 1000 U.F., no resultando aplicable el beneficio de pago voluntario. b) Será retenida la Licencia de Conducir, contra entrega de la boleta de citación del inculcado y restado la cantidad de quince (15) puntos de la Licencia de Conducir. c) Serán inhabilitados para conducir por un plazo de uno (1) a dos (2) años. d) Se procederá a la inmediata retención del vehículo y su remoción de la vía pública, el que sólo será devuelto por resolución fundada de la autoridad de juzgamiento. 5) Por conducir vehículos con personas que no pueden valerse por sí mismas, incapaces o menores a bordo, y/o que estuvieren destinados al transporte de pasajeros o carga, se duplicarán los valores de multa y plazos de inhabilitación especificados en el presente artículo.

Artículo 4°.- En caso de detectarse la conducción vehicular con una alcoholemia superior a medio gramo (0,5) de alcohol por litro de sangre, pero que por cuestiones técnicas u operativas debidamente justificadas por la Autoridad de Constatación, fuere

imposible la remoción del vehículo, se permitirá su circulación bajo la responsabilidad de un conductor alternativo, previo control respectivo, dejándose debida constancia en el acta de las causas que impidieron la retención, los datos de identificación y licencia del conductor alternativo.

Artículo 5°.- El conductor alternativo retirará el vehículo bajo su exclusiva responsabilidad, siendo el único habilitado para su conducción. En caso de constatarse la circulación del vehículo en infracción a las previsiones contenidas en la presente, se procederá a la inmediata retención del vehículo y a la retención de licencia del conductor alternativo, siéndoles aplicables a ambos las sanciones más graves conforme a las previsiones del artículo 3°.

Artículo 6°.- El Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología incluirá en los diseños curriculares de los Niveles y modalidades de la Educación Formal y no Formal del Sistema Educativo, contenidos relacionados con las normas de seguridad vial, con especial atención a las consecuencias del consumo de bebidas alcohólicas y/o cualquier otra sustancia que disminuyan la aptitud para conducir vehículos. Artículo 7°.- Esta Leyes complementaria a las Leyes Nros 6.913, 7.510, 7.545 y 7.135, y primarán las sanciones aquí establecidas respecto de las conductas descriptas en la presente.

Artículo 8°.- Invítase a los Municipios de la provincia de Salta, a adherir e implementar la presente Ley.

Artículo 9°.- Comuníquese al Poder Ejecutivo. Dada en la Sala de Sesiones de la Legislatura de la Sesión del día treinta del mes de setiembre del año dos mil catorce.

ANEXO III

Resultados de los controles.

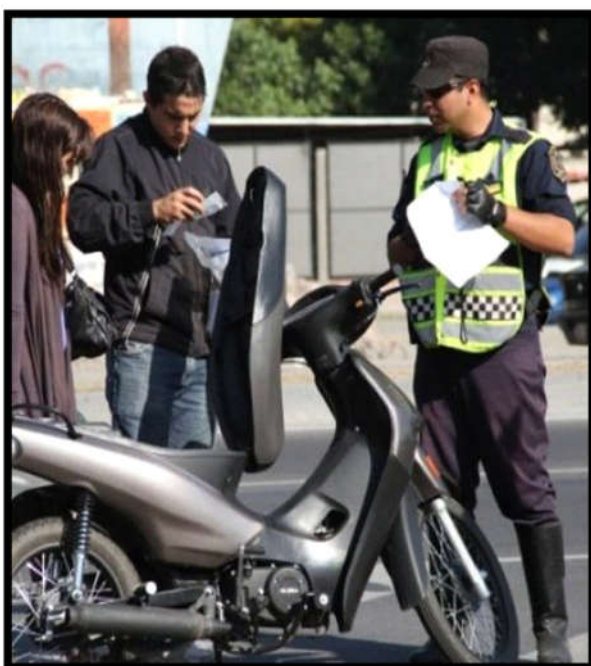
Los controles vehiculares (automóviles, camionetas, camiones, colectivos y moto vehículos), se van a realizar conforme a la siguiente planilla:

PLANILLA DE CONTROL VEHICULAR

Servicio implementado en fecha: _____ desde
hs ____:____ hasta ____:____ a cargo de _____, con
_____, lugar _____

N°	CONDUCTOR	DNI	DLIO	VEHICULO	DOM.	N° LICENCIA	PRPIETARIO	N° CEDULA	OBSERVACIONES
01									
02									
03									
04									
05									
06									
07									
08									
09									
10									

ANEXO IV: Tomas fotográficas



ANEXO V: ENCUESTAS

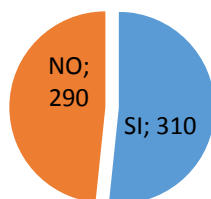
Se realizaron 500 encuesta a lo largo del trabajo, en la cual establecía lo siguiente:

- 1- ¿Cree Ud., que hacen falta más controles vehiculares similares a este?
SI ____ NO ____
- 2- ¿Considera Ud., que es efectivo el control vehicular?
SI ____ NO ____
- 3- ¿Cree Ud., que es justo que se sancione a las personas que no cumplan con las normas viales?
SI ____ NO ____
- 4- ¿Considera Ud., que con esta clase de controles vehiculares disminuirán los accidentes de tránsito?
SI ____ NO ____
- 5- ¿Considera Ud., que deberían ser permanentes los controles vehiculares?
SI ____ NO ____

RESULTADOS

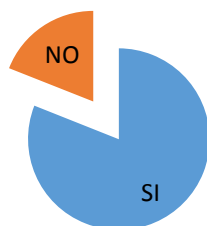
PREGUNTA 1: 310 (SI) - 190 (NO)

¿Cree Ud., que hacen falta más controles vehiculares similares a este?



PREGUNTA 2: 405 (SI) - 095 (NO)

¿Considera Ud., que es efectivo el control vehicular?



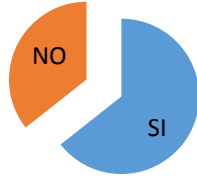
PREGUNTA 3: 435 (SI) - 065 (NO)

¿Cree Ud., que es justo que se sancione a las personas que no cumplan con las normal viales?



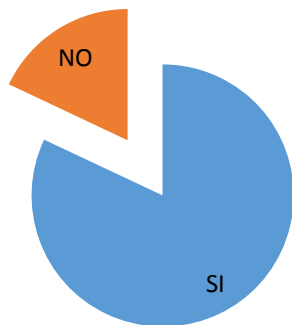
PREGUNTA 4: 322 (SI) - 178 (NO)

¿Considera Ud., que con esta clase de controles vehiculares disminuirán los accidentes de tránsito?



PREGUNTA 5: 410 (SI) - 090 (NO)

¿Considera Ud., que deberían ser permanentes los controles vehiculares?



ANEXO VI NOTICIAS DE ACCIDENTES DE TRANSITO EN CAFAYATE

Evadió un control, chocó un móvil policial, volcó y provocó una muerte

El trágico episodio ocurrió esta mañana en Cafayate. Además, hay un hombre que está en grave estado de salud.

24 Jun 2018 254



FOTO POLICÍA DE SALTA

Esta mañana un conductor evadió un control, chocó un móvil policial, volcó kilómetros más adelante y ocasionó la muerte de un hombre y dejó en grave estado a otro.

Según la Policía el fatídico episodio ocurrió pasadas las seis cuando efectivos de la división Seguridad Urbana interceptaron una Citroën Berlingo porque, aparentemente, el conductor se encontraba ebrio. Durante el control el hombre se negó a identificarse y emprendió la fuga, chocando a un móvil oficial.

Los policías iniciaron una persecución sobre la ruta provincial 40 y en el kilómetro 4.344 encontraron el vehículo utilitario que estaba volcado, recostado sobre el lateral derecho, y dos hombres tirados sobre la banquina. En tanto el conductor se resistía a ser detenido.

Inmediatamente pidieron asistencia para los heridos, pero al arribar la ambulancia se confirmó que uno de los ocupantes del vehículo, **Issac Cutipa**, de 28 años, había fallecido. Al lado de él había otro hombre que estaba en grave estado y fue trasladado de urgencia desde Cafayate hasta la capital salteña y fue internado en el hospital San Bernardo.

Finalmente, el conductor fue detenido y quedó a disposición de la justicia, acusado de homicidio culposo en accidente de tránsito.

IMPRESIONANTE CHOQUE CAMINO A CAFAYATE.

22/06/2018. Tres vehículos protagonizaron un espectacular siniestro cuando uno de ellos quiso esquivar una vaca que cruzaba la ruta 68 junto a su ternero.

Un nuevo siniestro ocurrió este jueves por la noche, cerca de las 21, cuando tres vehículos chocaron sobre la ruta nacional 68.

Fuentes policiales indicaron que en el espectacular triple choque producido anoche antes de las doce no se habían registrado víctimas de gravedad. El informe oficial da cuenta que uno de los tres vehículos involucrados en el siniestro intentó esquivar una vaca que cruzaba junto a su ternero por la ruta 68. Tras la maniobra el automóvil colisionó con un vehículo que venía de frente y en el infortunio otro vehículo que venía atrás también se vio afectado.

Tras las consultas del caso, la misma fuente señaló que dado que el siniestro se produjo en una zona rural y en plena oscuridad, se hacía difícil coleccionar datos e información.

Los primeros datos daban cuenta de que un auto que circulaba sobre la ruta nacional 68, chocó tras esquivar ganado vacuno. Fuentes policiales señalaron que dos personas resultaron heridas en el accidente, una de ellas una menor de edad.

Entre las personas que resultaron lesionadas se encuentra una mujer de 71 años y una menor de seis. La primera fue trasladada en una ambulancia del Samec al hospital de Coronel Moldes, y según profesionales del servicio de emergencia solo tenía lesiones leves. En tanto que la niña fue llevada al Hospital Materno Infantil con fractura de miembro inferior derecho.

“Había una niña que lloraba, mientras que otra persona se encontraba dentro de uno de los vehículos esperando ser rescata”, dijo uno de los testigos que pasaba por el lugar. El accidente estuvo protagonizado por un Chevrolet Prisma, en el que viajaban cuatro pasajeros, entre ellos los dos heridos, una Kangoo con tres mayores de edad, y un Fiat Cubo conducido por un hombre de 48 años.

Según lo declarado por un muchacho que también transitaba por la zona, “para mí el conductor del Chevrolet no se dio cuenta que venía otro vehículo de frente y se mandó a hacer la maniobra, la verdad que pudo haber sido una tragedia mayor”, expuso el joven que junto a otras personas estaban a un costado de la ruta.

Al lugar del hecho enviaron desde la Fiscalía interviniente a personal de la División de Criminalística para efectuar las acciones de rigor, como levantamiento y registro de pruebas.



Fuente de la Información: **El Tribuno**

Como se puede observar, a modo de ilustración, se observa en las noticias, que en tan solo 3 días se registraron accidentes de tránsito, uno con la pérdida de la vida de una persona. A raíz de ello, es que decidí encarar la temática de la presente tesina en relación a la prevención de los siniestros viales.

BIBLIOGRAFIA

- Dye, Thomas R. (1992): “Understanding Public Policies”, 12th Edition, Pearson Prentice Hall, New Jersey.
- Aguilar Villanueva, Luis (1996/a): “Estudio Introductorio”, en Aguilar Villanueva, Luis (1996): “La Hechura de las Políticas Públicas”, 2^a ed., Miguel Ángel Porrúa, México. Pp. 15-84.
- Jenkins, William (1978): “Policy Analysis: A Political and organizacional Perspective” Citado por Howlett y Ramesh (1995:5).
- Lic. Roberto W. González (2.016). Materia “Seminario III, Seguridad Vial”. Salta: UCASAL.
- Diario El Tribuno. (10 de junio de 2017). Obtenido de Diario El Tribuno: <https://www.tribuno.com/salta/nota/2017-6-10-9-39-40-dia-de-la-seguridad-vial-las-estadisticas-marcan-que-en-la-argentina-somos-desaprensivos>.
- Diario Digital Infórmate Salta (05 de febrero de 2018). Obtenido de Diario Digital Infórmate Salta. <http://informatesalta.com.ar/tema/1496/accidente-vial>.
- Manual de Formación en Tránsito y Seguridad Vial Destinado a las Fuerzas de Seguridad Nacionales, Agentes de Control y Fiscalización de la A.N.S.V., Policías Provinciales y Demás Autoridades de Aplicación.
- Wikipedia (24 de junio de 2016). Wikipedia – Accidente de Tránsito. Obtenido de

https://es.wikipedia.org/wiki/Accidente_de_tr%C3%A1nsito

- Wikipedia (18 de mayo de 2015) Wikipedia – Seguridad Vial. Obtenido de:
https://es.wikipedia.org/wiki/Seguridad_vial
- Wikipedia (01 de diciembre de 2016) Wikipedia – Políticas Públicas. Obtenido de:
https://es.wikipedia.org/wiki/Pol%C3%ADticas_p%C3%BAblicas
- Wikipedia (2018) Wikipedia – Educación Vial. Obtenido de:
https://es.wikipedia.org/wiki/Educaci%C3%B3n_vial
- Diario Digital La Gaceta Salta (24 de junio de 2018). Obtenido de:
<https://www.lagacetasalta.com.ar/nota/106866/actualidad/evadio-control-choco-movil-policial-volco-provoco-muerte.html>
- Ley Nacional de Transito 24.449 (1994).
- Grupo Randazzo (31 de marzo de 2015). Como ser un buen copiloto. Obtenido de:
<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/818/texact.htm>
- Prueba de Ruta. (2017). Factores que influyen en los accidentes de tránsito. Obtenido de:
<https://www.pruebaderuta.com/factores-que-influyen-en-los-accidentes-de-transito.php>
- Curso de Seguridad y Salud en el Trabajo – Valencia (2014). Módulo 6. Obtenido de:
https://www.uv.es/sfpenlinia/cas/643el_factor_ambiental_la_va_y_su_entorno.html
- Seguridad Vial. La historia de la seguridad vial. Obtenido de
<https://www.123seguro.com/blog/la-historia-de-la-seguridad-vial/>
- Manual de formación en tránsito y seguridad vial.