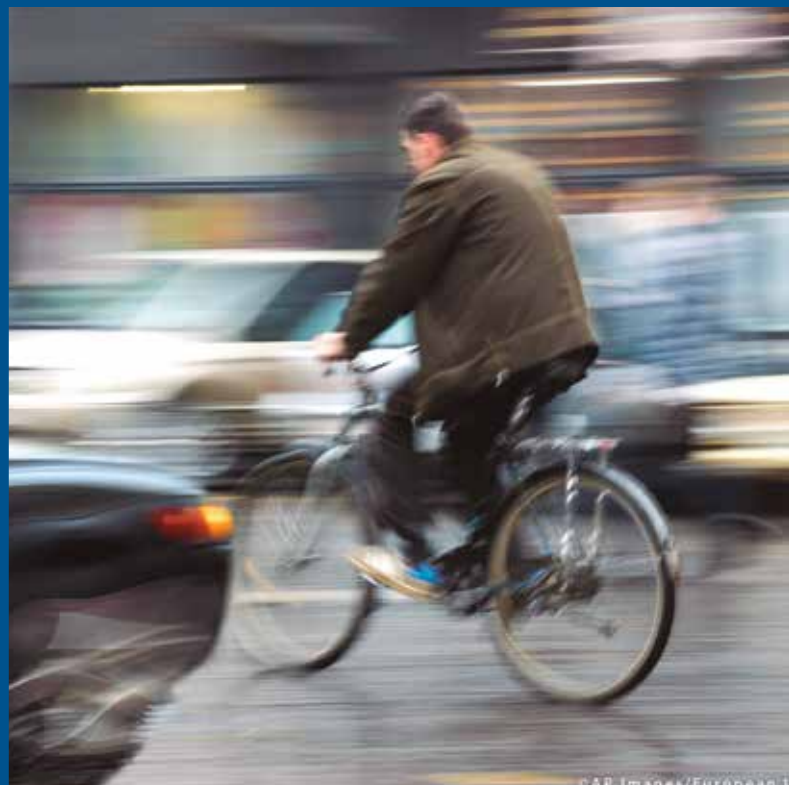
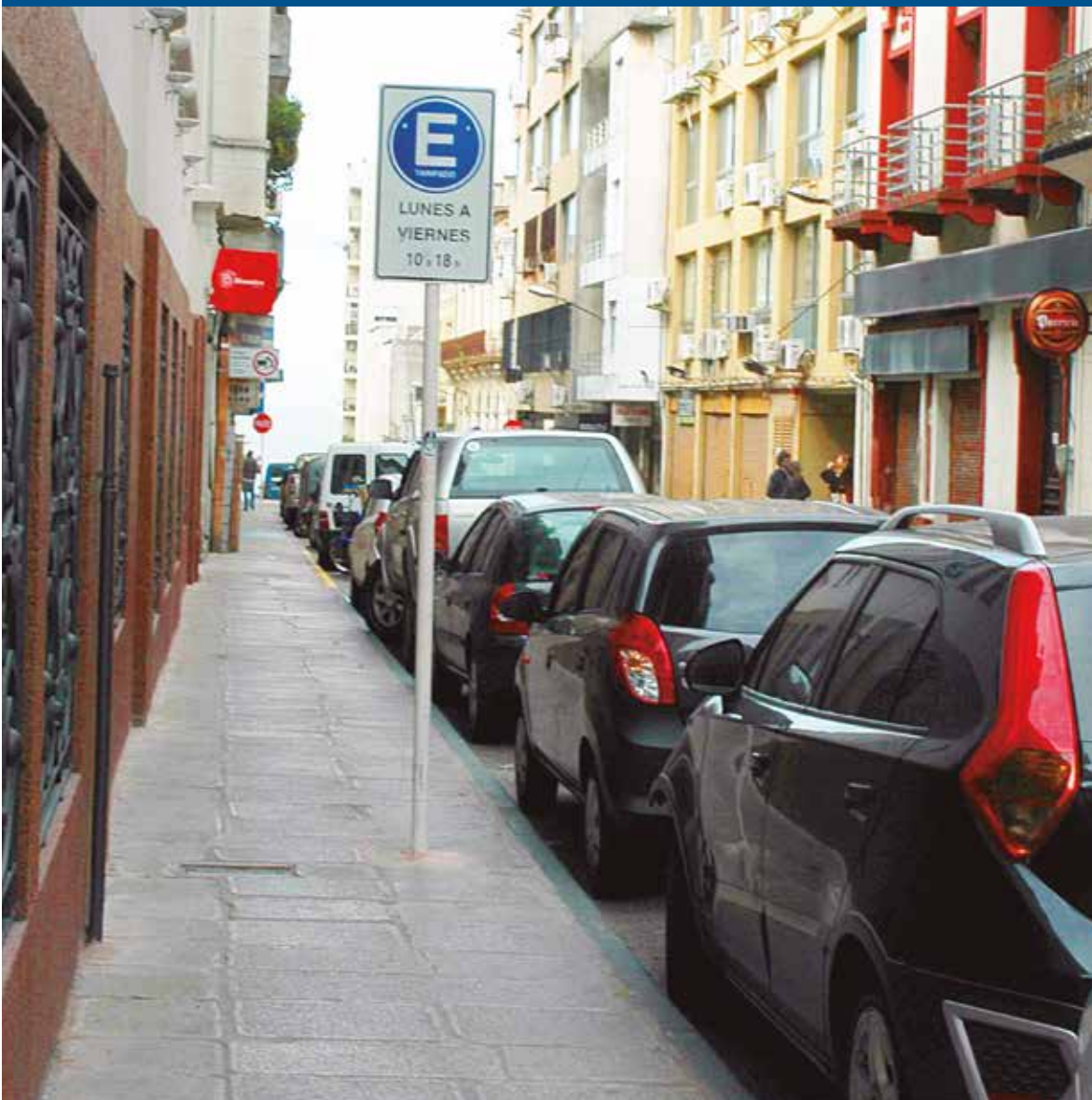


SEGURIDAD VIAL

EL OBSERVADOR Montevideo, miércoles 19 de junio de 2019. Suplemento de 12 páginas



En el tránsito, el sentido es la vida



Academia Luz Verde – Director, Licenciado Marcelo Viega

“No damos clases de manejo. Damos un curso integral de conducción”

APUESTAN A UNA SÓLIDA CAPACITACIÓN PARA CONDUCTORES DE AUTOS, CAMIONES, AUTOELEVADORES O MOTOS. SELECCIONADA POR EL ESTADO PARA CAPACITAR A REPARTIDORES EN MOTO, 1600 (CAPITAL/INTERIOR) YA SON MEJORES CONDUCTORES EN PRO DE UNA MENOR SINIESTRALIDAD VIAL

La Academia Luz Verde ha logrado distinguirse en el rubro e incluso, ser reconocida por el Estado.

Su director, Licenciado Marcelo Viega, reafirma el concepto de que “aprender a manejar” no es lo mismo que “aprender a conducir”. Y sobre este último aspecto es que la Academia Luz Verde basa su firme crecimiento en nueve años de gestión con la mira puesta en poner en el tránsito uruguayo, mejores conductores a través de un curso de conducción; integral.

“Fuimos creciendo de manera solida hasta llegar hoy a un gran posicionamiento en el rubro y trabajando actualmente muy fuerte con personas que quieren aprender a conducir; con las personas que quieren cambiar de Libreta a una categoría superior y también brindando capacitación profesional de empresas públicas y privadas en dos niveles de manejo preventivo que incluye todo tipo de vehículo: auto, moto, camiones, elevadores, bobcat, retroexcavadoras, palas mecánicas, etc”, señaló Marcelo Viega.

¿Cómo viene la capacitación de repartidores en moto?

Es un proyecto muy interesante fomentado por INEFOP con UNASEV, IGTSS-MTSS, BSE, Cámaras empresariales y PIT-CNT mediante el cual, capacitamos a todos los repartidores que realizan su tarea en moto. A mayo de 2019 capacitamos a 1600



VEHÍCULOS IDEALES PARA CLASES PRÁCTICAS

trabajadores. La experiencia ha sido notable. Tenemos grandes expectativas en que esta capacitación contribuirá a reducir la siniestralidad vial en este rubro.

¿Otro rubro es la capacitación a empresas?

Si y varias las Empresas tanto publicas como privadas que nos confían la capacitación de su personal. Lo más interesante de esta capacitación es que no solo abarca choferes de automóviles o vehículos pesados (Camiones). También a operadores de gruas, elevadores, apiladores, retro-excavadoras, vehículos 4x4, bobcat, palas mecánicas, etc. Para todo ello contamos con un equipo altamente calificado.

¿Qué es un curso integral de manejo?

Nuestro crecimiento no lo medimos por la cantidad de automóviles que tenemos. No va por ahí. Tenemos los autos, camiones, elevadores, motos, etc., necesarios, para cumplir con nuestra tarea de manera óptima. El diferencial nuestro no está en una gran flota. No. Apostamos a la calidad del servicio y el gran diferencial que es brindar un “curso de conducción integral”. Parece una frase común pero se diferencia y mucho de brindar “clases de manejo”. Nuestra propuesta es una propuesta completa. Nadie, ni en auto ni en moto, sale a la calle a manejar si antes no cumple con el marco teórico de capacitación y con las

horas de simulador. Buscamos generar algo diferente fieles a un programa concreto de trabajo al que no renunciamos convencidos de que es la forma de cambiar la mentalidad de nuestros nuevos conductores.

¿Cómo es esa propuesta integral?

Tenemos dos áreas de trabajo. Una es la Academia de Choferes y la otra es la capacitación profesional. En lo que refiere a la Academia de Choferes, la propuesta pedagógica es bien diferente. Allí hacemos hincapié en la Reglamentación vigente.

Parece increíble pero hay una gran falencia allí. Si uno –por ejemplo– va a realizar cualquier de-

porte, debe conocer el reglamento. Con el manejo pasa lo mismo: hay que conocer muy bien las reglas de juego antes de comenzar. Así que destinamos seis horas para trabajar fuerte en ese conocimiento.

Darle al conductor las herramientas, es decir y lo reitero, darle las reglas de juego, aprenderlas bien. Ese marco teórico incorpora también mecánica preventiva, condiciones adversas en el tránsito, manejo defensivo, elementos de seguridad activo y pasivo e incluso primeros auxilios aplicado al tránsito pero que sirve para cualquier situación de la vida.

Seis horas con un contenido muy completo. Por eso hablamos de “curso de conducción” y no de “clases de manejo”. Una vez terminada esa parte teórica, se pasa al simulador con un trabajo de dos clases.

Tres simuladores de auto y una de moto que permite ajustar múltiples opciones de tráfico incluyendo clima, día, noche, peatones, etc. Pasadas estas instancias y cuando la persona va a la calle, entonces tiene un muy buen conocimiento de la normativa y además, ya tiene incorporada la mecánica de la conducción, sea auto o moto.

La otra área de capacitación profesional está orientada específicamente a empresas públicas y privadas y abarca múltiples opciones porque como ya dije, va desde choferes de vehículos livianos o pesados, autoelevadores, gruas hasta plataformas de elevación. Estamos trabajando muy bien también en este rubro.

LIBRETA A
 LIBRETA C y D
 LIBRETA H
 LIBRETA G2

*Cursos de manejo defensivo para Motos, Autos, Camionetas 4x4 y Camiones para conductores Amateurs o Empresas.

*Cursos de operación segura de Autoelevadores, Apiladores, Retroexcavadoras, Palas mecánica, Bob Cats y grúas sobre camión.

Somos una Empresa especializada en Seguridad Vial

En Luz Verde te brindamos siempre una solución para capacitarte o capacitar a tu flota.

Porque aprender a conducir... es mucho más que aprender a manejar.

www.luzverdeacademia.com

Rio negro 1310
Tel. 29086557 / 097 086 606
luzverde@academialuzverde.com.uy

Nuevos hábitos en el tránsito

El peatón “tecnológico” ha llegado

PARA EVITAR LA DESATENCIÓN QUE ORIGINA ACCIDENTES, PAÍSES DE EUROPA YA INCORPORAN LAS LUCES DE LOS SEMÁFOROS A RAS DE LA VEREDA

Es notorio como un transeúnte que va muy concentrado en su dispositivo móvil, estuvo a punto de ser embestido por un rodado.

En países desarrollados, se aplica tecnología para tratar de minimizar estos riesgos de este peatón que pasó a llamarse “peatón tecnológico” y que juega su rol en las cifras de la siniestralidad vial.

A menudo vemos y oímos alertas y campañas referidas a los peligros que acarrea conducir un vehículo con desatención y en especial, la desatención al prestarle atención al dispositivo móvil. Campañas de concientización acertadas y basadas en datos estadísticos.

Pero y al peatón, ¿no le cabe también esa responsabilidad como componente activo del tránsito?

Lo cierto es que en países desarrollados, este tema es centro de un debate intenso.

Está claro que la figura del peatón está incorporada en la reglamentación (RNCV) vigente con sus derechos y obligaciones. Por tanto, es un componente activo de la circulación vial.

El RNCV en su capítulo de

Generalidades prevé que el peatón (al igual que el resto de usuarios de las vías de tránsito) está obligado a cumplir con el mismo “y a no hacer lo que signifique trastornos o peligro para los demás usuarios”.

En el RNCV explícitamente se definen las áreas habilitadas para uso de los peatones, (con las excepciones correspondientes) lo que por descarte a su vez define las no habilitadas.

Dentro de las obligaciones de los Conductores se estipula que “deberán poner cuidado y atención para evitar accidentes (sic) en el caso de peatones que invadan la calzada”.

También la Ley 18.191 se encarga de regular el tránsito peatonal además del vehicular; estableciendo por ejemplo, que “todo conductor debe dar preferencia de paso a los peatones en los cruces o pasos reglamentarios destinados a ellos”, pero dentro de un orden razonable de coexistencia en que “los peatones deberán circular por las aceras, sin utilizar la calzada ni provocar molestias o trastornos a los demás usuarios” (numeral 1 del Art. 22 de la mencionada Ley).

En todo caso la Norma expli-



cita que “para cruzar la calzada (...) los peatones deberán hacerlo caminando lo más rápidamente posible, en forma perpendicular al eje y asegurándose de que no exista peligro”.

Seguridad vs confort

Los usos y costumbres actuales -dentro de una lógica cultural dinámica que abarca los diferentes planos de la convivencia- imponen en el paisaje cotidiano la

presencia de GPS en los vehículos, de radares en la calle y también de celulares.

De hecho, “peatón tecnológico” es una imagen que describe a quienes se trasladan caminando enfocados en la pantalla de su celular; por ende, automáticamente definen que lo que tengan al frente o en su entorno es secundario, así sea un pozo, un cartel o el lateral de un ómnibus que va a girar.

“Peatón tecnológico” es una etiqueta que resuelve la modernidad de ponerle nombre a todo; pero no la cuestión de fondo, en cuanto es un actor integrado a un sistema -el de tránsito- donde existen reglas acordadas para participar.

En todo caso, un peatón que prioriza el uso de la tecnología es un ingenuo que cree que el resto de los usuarios de la vía se van a hacer cargo de su desatención a las reglas esquivándolo o tocándole bocina mientras cruza displicente la calzada.

Es decir, al igual que cuando tengo la responsabilidad de un volante o un manillar; mientras camino, atender al frente y prevenir es el objetivo.



Roberto Chuchurra – Técnico Prevencionista

Simple y efectivo: “en el tránsito gana el que respeta las normas”

DESTACÓ QUE EN LOS CURSOS DE MANEJO DEFENSIVO QUE IMPARTE GRATUITAMENTE EL BSE, LLAMA MUCHO LA ATENCIÓN EL PELIGROSO DESCONOCIMIENTO DE LA REGLAMENTACIÓN DE LOS ASISTENTES. SE INSISTE MUCHO EN CORREGIR MALOS HÁBITOS Y LAS CONSECUENCIAS DE UN GRAVE ACCIDENTE

Desde su especialización, el Técnico Prevencionista del Banco de Seguros del Estado Roberto Chuchurra, destacó que en materia de seguridad vial se avanzó mucho pero hay que seguir trabajando. Y a propósito de ello, puso un ejemplo bien gráfico: “difícilmente hoy vemos a los pasajeros que viajan en la parte delantera de un vehículo sin los cinturones de seguridad colocados. Hace unos años, usarlos era resistido. Pero... seguimos viendo que los pasajeros que van en el asiento de atrás, en su inmensa mayoría, no llevan los cinturones colocados. Señal entonces de que hay que seguir trabajando fuerte en la concientización”.

¿Cómo afecta la siniestralidad vial a los trabajadores?

De los 32500 trabajadores siniestrados, el 6% correspondieron a accidentes de tránsito. Abarca choferes, delivery e incluso si un trabajador fue a realizar una



EL BSE YA DISPONE DE PERSONAL CAPACITADO PARA CHEQUEOS DE SRI

decir esto que aún conduciendo a esa velocidad podemos sufrir un siniestro de tránsito fatal. Y si lo hacemos a 60 kl/h ese peatón embestido perderá la vida. Por eso es importante evitar los excesos de velocidad, controlarla. Del mismo modo hoy no solo debemos considerar al peatón sino también al motociclista, al ciclista y cada vez con más presencia en las calles, a quienes utilizan monopatín.

Insistimos mucho en los cursos con nuestra filosofía de que “en el tránsito gana el que respeta las normas”. Y allí entra a tallar mucho el límite de velocidad.

¿Cuál es el hábito más recurrente?

No sé si es el más recurrente pero sí muy peligroso y refiere a que nadie o prácticamente nadie, se detiene a cero en un cruce con cartel de Pare. Y es un hábito muy peligroso porque sumado a la distracción, trae consecuencias muy negativas. Quiero decir con esto

NORMATIVA: “HABRÍA QUE HACER UNA REFRESCADA”

El Técnico Prevencionista del BSE Roberto Chuchurra explicó con un claro ejemplo, el desconocimiento de la normativa. “Por ejemplo acá en Montevideo, casi nadie sabe qué indica la normativa al momento de rebasar un ómnibus detenido en una parada.

Nadie hace lo correcto. Lo que indica la normativa es que se debe detener la marcha y comenzar a rebasarlo a paso de hombre observando con mucha precaución que nadie cruce por delante de él.

Eso en tránsito urbano. En carretera, la normativa del MTOP indica claramente que si hay un ómnibus detenido en la banquina o al costado de la ruta, uno no se puede acercar al ómnibus en ninguno de los dos sentidos a más de 40 kilómetros por hora.

Entonces si se produce un siniestro grave y el conductor del automóvil resulta procesado, recién allí toma conocimiento de la reglamentación. Y no se trata de decirlo simplemente sino que han sucedido siniestros graves e incluso fatales por esa causa.

Hace unos años en ruta 11 unos niños cruzaron por delante de un ómnibus y un automóvil los embistió. Circulaba a 90 kilómetros por hora. Incluso la reglamentación del MTOP indica máximo 40 kilómetros por hora en condiciones óptimas de circulación. Si llueve, si hay niebla o si la ruta presenta alguna dificultad, se debe superar al ómnibus a menos velocidad. Tal vez sería bueno que cada tanto, el conductor realice una refrescada de los conocimientos, de la normativa que le enseñaron.”

EN LOS CURSOS GRATUITOS DEL BSE SE CAPACITA EN MANEJO DEFENSIVO

que al conductor tener el hábito de no detenerse a cero en un cruce de esas características, si llega al cruce y justo se distrae –sucede con frecuencia– como tiene el hábito de no parar, no lo hará y puede generar una severa colisión. En cambio, si el conductor genera el hábito de detenerse a cero ante un Pare, ese hábito lo ayudará en caso de estar distraído.

El tema es ¿cómo generar consciencia?

Lo decimos con mucha claridad. Si en 2018 hubo 528 fallecidos en siniestros de tránsito, cerca de 500 conductores fueron culpables por no respetar las normas de tránsito. Por lo tanto, la Justicia procesó por “homicidio culposo” a medio millar de conductores. Tal vez más. Entonces pensemos: además de la sentencia penal por ser causante de una muerte viene otro aspecto en el que pocos piensan: la situación laboral. Si hay procesamiento, se debe cumplir una condena de varios meses. ¿Le mantendrán el trabajo? Por eso insistimos mucho en los cursos con el respeto por la ordenanza de tránsito; hacerle ver al conductor las serias consecuencias de no respetarla.

2018 TUVO 528 FALLECIDOS, CON 500 CONDUCTORES CULPABLES

gestión encomendada por su empleador y sufre un siniestro de tránsito, se toma como accidente de tránsito en el trabajo. Los delivery's tienen 5 veces más ingresos a CTI que el trabajador accidentado promedio.

Delivery: ¿cambia la normativa?

En el 2016 se instaló la normativa de que los delivery en moto debían contar con un curso de capacitación. Entonces comenzaron a surgir los delivery en bicicleta. Esa normativa tenía vigencia dos años (2018). Viendo la realidad entonces ahora se renovó la normativa incluyendo reparto en todo tipo de birodado: moto, motocicleta, bicicleta, monopatín. Todo.

¿Cuál es el rol específico del BSE en esta temática?

Dentro de la misión del BSE está promover la prevención. De manera que seguimos trabajando fuerte, plantando la semilla de la seguridad, en este caso de la seguridad vial. Esta unidad del Banco que es el departamento de Administración de Riesgos es donde canalizamos ese trabajo de prevención tanto en la seguridad vial como en la seguridad vial.

Incorporamos técnicos especializados formados por nosotros mismos. En lo que refiere a Sistemas de Retención Infantil (SRI) trabajamos con la Fundación Gonzalo Rodríguez y eso nos permitió capacitar técnicos en esa área específica. A partir de allí el BSE pudo desarrollar puntos de chequeo para el control de los usuarios de SRI en sus vehículos. Hicimos cuatro puntos de chequeo propios en oportunidad de Mayo Amarillo en Montevideo. La idea es poder llevarlos al interior del país. Ha sido una experiencia muy buena más que nada porque prácticamente todos los que vinieron a nuestros puntos de chequeo, tenían la silla mal colocada.

¿Un área clave de acción son los cursos de capacitación?

Estamos muy satisfechos porque se va ampliando cada vez más el espectro de asistentes a los cursos

de capacitación para conductores. El BSE va y brinda el curso, sin costo, a quien lo solicita o realiza los suyos. Los hacemos en nuestros salones o fuera de ellos. De marzo a mayo de este año, llevamos 1022 asistentes distribuidos

NADIE SE PREGUNTA, ¿SI SOY PROCESADO, QUÉ PASA CON MI TRABAJO?

entre autos livianos, pesados, motos y SRI. Recordamos que nuestros cursos son formativos y los certificados son de asistencia al curso. No tienen examen.

¿En qué se pone más énfasis? De acuerdo a las cifras de la Uni-

dad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV), la velocidad es un factor decisivo en la estadística de fallecidos por siniestros de tránsito. Trabajamos mucho en inculcarle a la gente el riesgo del exceso de velocidad o no respetar los límites.

Nos quejamos de tener que conducir a 45 kl/h...

La calle es para el paseo, no para correr. Hay datos de peatones embestidos basados en la evidencia: A 30 kl/h fallece el 10% A 45 kl/h sube a la mitad, a 50 kl/h fallece más del 80% y a 65 kl/h o más, difícil que alguien sobreviva. Entonces cuando vemos los límites de velocidad de 45 kl/h los criticamos, etc, etc. Sin embargo, debemos concientizarnos en el sentido de que esos límites están por algo. Lo digo con más claridad: si conducimos a 45 kl/h y embestimos a un peatón, recordemos que el 50% perderá la vida. Quiere

Programa Repartidores

A trabajar pedaleando con seguridad

LA NORMATIVA DE CAPACITACIÓN A DELIVERYS CONTEMPLABA A LOS MOTOCICLISTAS. PERO APARECIERON LOS CICLISTAS Y ESTOS TAMBIÉN VAN AL AULA

Se renovó (y amplió) el Convenio Marco entre un conjunto de Organizaciones que vienen trabajando desde el año 2014 para mitigar la siniestralidad de los repartidores en moto (habitualmente denominados “deliverys”), desde un marco intersectorial, tripartito, en base a diagnósticos interinstitucionales y abordajes prácticos.

En la Sala de Actos del Instituto Nacional de Empleo y Formación Profesional (INEFOP), se concretó la firma del Convenio Marco que favorece la capacitación laboral y técnico profesional de los trabajadores que en su mayoría pertenecen al sector gastronómico, postales y de farmacias, hacen los repartos.

También en bicicleta

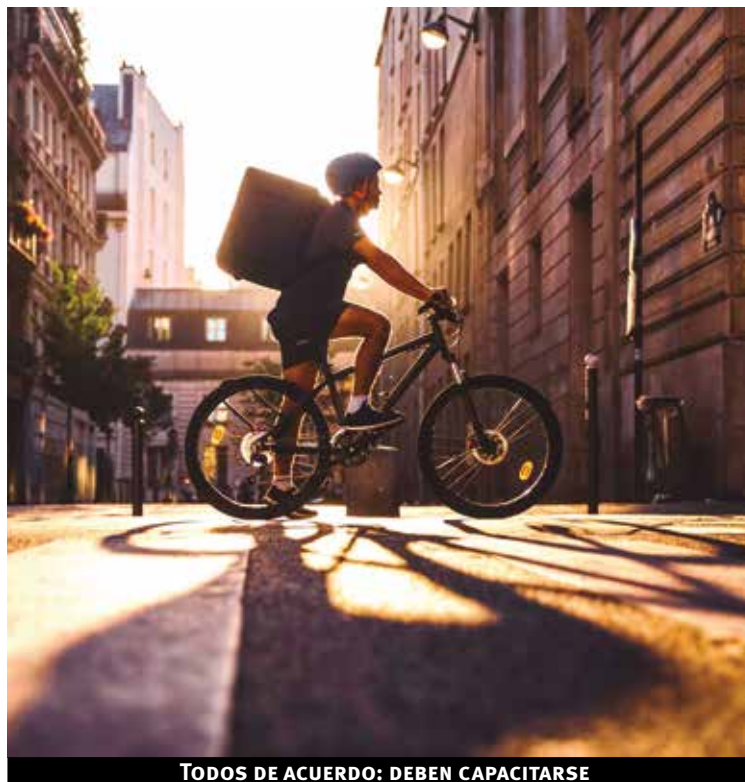
Dada la dinámica del sector, en la nueva versión del Convenio se incorporó a aquellos que también lo hacen usando la bicicleta, en una estrategia de política de estado que avanza en función de la prevención.

Desde el año 2017, cada uno de los diecinueve departamentos del país, ha tenido instancias de

formación, de carácter gratuito para los trabajadores del sector.

El Programa es el resultado de una articulación interinstitucional, suscrito por la Inspección General del Trabajo (IGTSS) la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV), el Banco de Seguros del Estado (BSE), la Federación Uruguaya de Empleados de Comercio y Servicios (FUECYS - PIT-CNT), la Cámara Nacional de Alimentación (CNA), CAMBADU (Centro de Almaceneros Minoristas, Baristas, Autoservicistas y afines del Uruguay), la Asociación de Farmacias del Interior (AFI) y el Centro de farmacias del Uruguay (CFU), que promueve de esta manera, el reconocimiento legal de este tipo de trabajadores, a la vez que hace pie en su formación en seguridad vial como integrantes del mayor público potencial que participa en la siniestralidad: los motociclistas.

El Ministro de Trabajo y Seguridad Social, Ernesto Murro, hizo uso de la palabra y básicamente se congratuló por el hecho de la productividad de la articulación interinstitucional que pone a las



TODOS DE ACUERDO: DEBEN CAPACITARSE

Cámaras Empresariales, a los trabajadores y las instituciones del Estado que tienen que ver en este tema, del mismo lado.

Murro hizo referencia al incremento que este programa ha

tenido a partir del año 2015, cuando el diagnóstico señalaba que alrededor de 3000 trabajadores, 50% en la capital y 50% en el interior, se mueven en este rubro, que la mitad de los muertos en el tránsito

correspondían a una franja del entorno del 50%, además de un alto nivel de informalidad laboral.

Desde entonces se capacitó a 100 trabajadores en 2016, 580 en 2017, 920 en 2018; “y nos planteamos para este año 1300 capacitaciones”.

Adecuarnos a las nuevas realidades

Posteriormente hizo referencia a la aparición sucesiva del fenómeno del reparto en bicicleta. “Empezamos a trabajar con los repartidores en moto a domicilio y nos aparecieron las bicicletas”, por eso se sumaron los ciclistas al Programa. “Ello muestra la flexibilidad que tenemos para adecuarnos a las nuevas realidades, cuando hace sólo dos años habíamos hecho un Decreto para ordenar todo este tema”, dijo el Ministro.

Para luego añadir que “eso tiene que ver con la vida de la gente, con la formalización de que tengan derechos laborales, negociación colectiva, una mejor calidad de trabajo, que puedan atender mejor a los clientes en un servicio que se extiende en el país y en el mundo”.



BR PETROBRAS

en el tránsito
el sentido es la **#vida**

Informe Siniestralidad Vial 2018

Sigue firme la meta 2020: reducir los fallecidos a la mitad de 2010

ENTRE 2011 Y 2018 URUGUAY REDUJO SUS ÍNDICES DE SINIESTRALIDAD, PASANDO DE TENER UNA TASA DE MORTALIDAD DE 17 CADA 100.000 HABITANTES A UNA DE 15,1. NO OBSTANTE, LAS ESTADÍSTICAS DEL ÚLTIMO AÑO (2018) INDICAN ESA TASA AUMENTÓ 1,6% RESPECTO A 2017. PREOCUPA

El presente informe conforma una nueva etapa en el proceso de recopilación y presentación de los datos sobre siniestros de tránsito y personas lesionadas por esta causa, el cual comienza en el año 2009 en el marco de las competencias que la Ley 18.113 le otorga a la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV) y consolida el esfuerzo que a nivel interinstitucional se realiza para contar con la mayor cantidad de datos que ayuden a visibilizar la problemática.

En el período comprendido desde el año 2011 al 2018 Uruguay ha reducido sus índices de siniestralidad, pasando de tener una tasa de mortalidad de 17 cada 100.000 habitantes a una de 15,1; no obstante, al presente informe referido al último año (2018) esta tasa tuvo un leve aumento (1,6 respecto 2017) lo que nos alerta a seguir profundizando el trabajo en esta materia para sostener la reducción de la siniestralidad en el largo plazo.

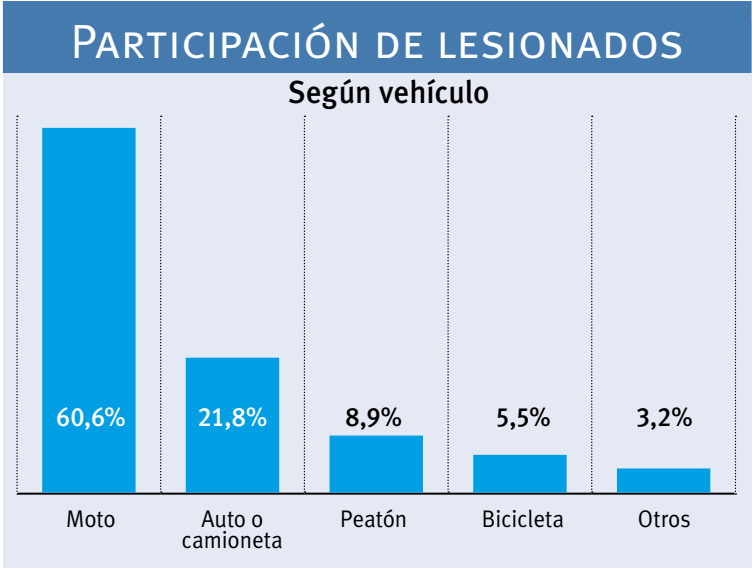
Trabajo en conjunto

Alguno de los factores que inciden con mayor contundencia para alcanzar este objetivo son sin duda el trabajo interinstitucional para la generación de estrategias a aplicar en todo el territorio nacional, contar con un sistema estadístico sólido que permite la generación de políticas a mediano y largo plazo, la incorporación de elementos tecnológicos a la fiscalización, realización de campañas de información y concientización, introducción de los conceptos de seguridad vial en el ámbito educativo formal de forma transversal en toda la curricula, el trabajo constante en la mejora del sistema de atención post siniestro y la toma de conciencia por parte de la ciudadanía respecto a la magnitud del problema.

El trabajo en conjunto con los Ministerios que integran la Junta Nacional de Seguridad Vial, el Congreso de Intendentes y los Directores de Tránsito de todo el país será sistemático y constante para generar una real unificación de las normas de tránsito y una mejora en las tareas de control y fiscalización.

UNASEV: profundizar la gestión

En referencia al informe, el Presidente de UNASEV Esc. Fernando Longo, sostuvo lo siguiente: “ese es el camino a continuar en el año 2019, generando la confianza necesaria para llevar adelante las políticas coordinadas en materia de seguridad vial y poder conti-



nuar con la escala descendente de siniestros. Desde la Unidad reafirmamos nuestro compromiso de profundizar el trabajo para construir más seguridad vial para todos los usuarios del tránsito y agradecemos a todas aquellas instituciones públicas y privadas, ciudadanos en general que de una forma u otra colaboran para transformar esta realidad”.

Informe: principales indicadores

Meta 2020- A partir del año 2011, Uruguay se compromete a alcanzar la meta marcada por el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011- 2020 (ONU). Dicho plan establece como meta al 2020 que la cantidad de fallecidos por siniestros de tránsito en ese año sea la mitad de los registrados en el año 2010 (556).

Según la evolución conjunta de la curva de objetivos del decenio de acción y del total de fallecidos en Uruguay a causa de un siniestro de tránsito se observa que, pese a la tendencia decreciente en la mortalidad registrada desde comienzo de período, los esfuerzos volcados durante el año 2018 no han sido suficientes para lograr disminuir la cantidad de fallecimientos registrados en 2017. La meta de reducir los fallecidos en siniestros viales a 278 para el año 2020 parece lejana atento a los 528 fallecidos en 2018. La previsión era de 335.

Siniestralidad vial a la uruguaya

A los efectos de evaluar la evolución y tendencia se consideran datos referentes a personas lesionadas en siniestros de tránsito en todo el país en el período 2011-2018, diferenciando según la jurisdicción de ocurrencia del siniestro y su evolución.

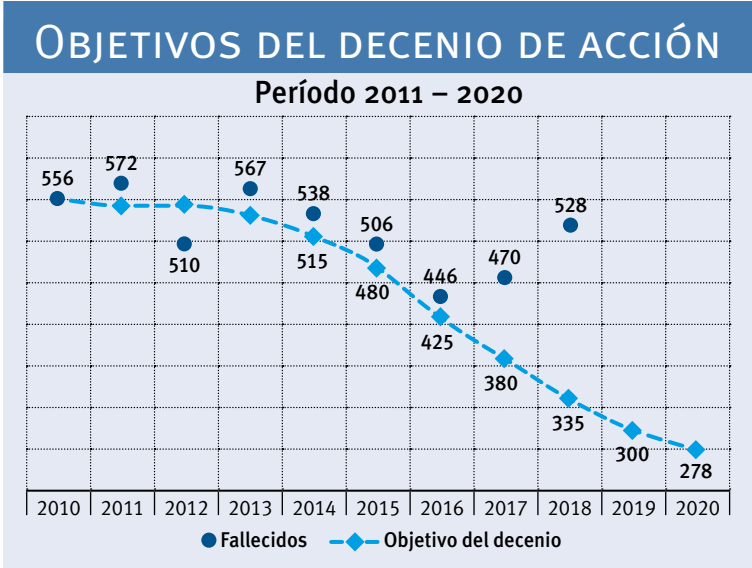
Lesionados: El total de lesionados en siniestros de tránsito presenta un máximo relativo en el

RESUMEN DE DATOS 2018		
Indicador	Año 2018	Variación % respecto a 2017
Total de Siniestros de tránsito	20.654	-5,10%
Total de Lesionados en siniestros de tránsito	26.123	-6%
Promedio diario de Lesionados en siniestros de tránsito	72	5,30%
Fallecidos en siniestros de tránsito	528	12,30%
Tasa de mortalidad (fallecidos/100.000 habitantes)	15,1	11,90%
Parque vehicular total (Fuente SUCIVE)	2.482.557	2,40%
Tasa de mortalidad (fallecidos/10.000 vehículos)	2,1	10,50%
Consumo de combustibles (gasolinas y gas oil) en estaciones de servicio de todo el país (unidad: m³ - Fuente ANCAP)	1.701.576	-0,90%
Ingreso de turistas al país	3.711.948	-5,80%

año 2014 para el cual se registran 30.745 personas lesionadas. A partir de dicho año, comienza una tendencia decreciente, llegando a 26.123 en el año 2018. Existe una disminución de un 6% respecto a la cantidad total de lesionados del año 2017 (27.794); variación que se explica por la disminución de los heridos leves (-5,7%) y los heridos graves (-10,6%). Los fallecidos presentan un aumento del 12,3%.

Fallecidos: El total de fallecidos en siniestros de tránsito muestra una tendencia decreciente en el período 2011 a 2018. Pese al comportamiento de largo plazo, cabe mencionar que, en el año 2018, se produce un incremento de 58 personas fallecidas en comparación con igual período de 2017 (12,3% de aumento). El total de fallecidos a causa de siniestros de tránsito en 2018 es de 528 personas.

Tasas: Respecto a las tasas de mortalidad cada 100.000 habitantes y de la tasa de mortalidad cada 10.000 vehículos se registra una tendencia al descenso en el período considerado.



promedio de 72 personas lesionadas por día, incluyendo heridos de cualquier entidad y fallecidos.

Composición poblacional de lesionados: Respecto a la distribución del total de lesionados en 2018, el 85,8% (22.397) corresponde a heridos leves, 12,2% (3.198) a heridos graves y el restante 2% (528) a fallecidos. - Los grupos etarios comprendidos entre 15 y 29 años representan el 40,9% del total de lesionados, siendo el grupo de 20 a 24 el que concentra mayor cantidad de lesionados con un 16,9% del total. Esta distribución se mantiene respecto al 2017. - En lo referente al sexo de las personas lesionadas el 61,8% corresponde al sexo masculino y 38,2% al femenino.

Tipo de Siniestro: El 63% de las personas lesionadas, lo hace como consecuencia de una colisión entre vehículos, seguido por la tipificación de siniestro “caída” con un 14,2% del total.

Vehículos: Un 60,6% de las personas lesionadas en siniestros de tránsito circulaban en moto, un 21,8% lo hacía en auto o camioneta, 8,9% como peatón, 5,5% circulaba en bicicleta y el restante 3,2% circulaba en otros medios de transporte. Esta distribución se mantiene con respecto al año 2017.

Rol: El 68,2% de los lesionados son conductores, seguidos por pasajeros 22,9% y peatones 8,9%.

Mes: Mensualmente se lesionan un promedio de 2.177 personas a causa de siniestros de tránsito. Enero, es aquel que registra mayor cantidad de lesionados con un 9,5% (2.494) del total, le sigue el mes de diciembre con un 9,1% (2392). Por otro lado, julio es el mes que registra menor cantidad de lesionados, con un 7,2% (1.873) del total.

Día: Viernes y sábados son los días de la semana con mayor cantidad de lesionados con un 15,3% y 15% respectivamente del total. Esta situación se mantiene respecto al año 2017.

Radiografía de los siniestros viales

Como consecuencia de 20.654 siniestros ocurridos en el año 2018 resultaron lesionadas un total de 26.123 personas. Esto implica un

Respeto por el individuo

Cada Honda revisado se celebra

CAMBIA LOS AIRBAGS DEFECTUOSOS DEL PROVEEDOR MUNDIAL TAKATA EN LOS MODELOS QUE CIRCULAN EN URUGUAY FABRICADOS ENTRE 2001 Y 2014

Proteger, cuidar, respaldar, pensar en el individuo y por sobre todo, respetarlo, son conceptos básicos para una empresa que se precie de tal.

Todo toma mayor dimensión cuando se expone a ese individuo a cuestiones de seguridad a la hora de utilizar un bien como lo es un vehículo en el que uno deposita su confianza para su movilidad personal, familia y amigos.

En 2015 la industria automotriz mundial se sacudió con el anuncio de que los airbags suministrados por la empresa Takata eran defectuosos. El defecto (adulteró valores de la mezcla gaseosa que produce el inflado) hace que la “bolsa de aire” explote y con ello pueda llegar a liberar pequeñas partículas de metal provenientes del cuerpo del inflador en la que se almacena la mezcla gaseosa que los infla.

En Uruguay Honda da el ejemplo

Ante tal problema real y concreto y revisando el estado actual de la revisión de vehículos de casi todas las marcas en casi todo el mundo fabricados entre 2001 y 2014, de-



RESPONSABLES: HONDA URUGUAY LLAMA A REVISIÓN DE AIRBAGS

cidimos echar un vistazo para ver qué están haciendo las marcas en pro de salvaguardar la integridad del bien máspreciado: la vida.

Honda Uruguay desde 2015 cargó sobre sus espaldas el peso de un problema que le vino de parte de un proveedor mundial y salió decidida a alertar a todos los propietarios de los automóviles

Honda fabricados entre los años 2001 y 2014. No pensó en el costo operativo ni tampoco en que el tema podría dañar su preciada imagen de marca.

Suresponsabilidad—lo comprobamos—va bien hasta la raíz. Es decir, no se quedaron en un simple anuncio y dejar todo librado a la buena voluntad del cliente.

Honda Uruguay armó un RECALL CENTER, formó un equipo especializado en el llamado a revisión de los airbags, capacitó gente en sus servicios de todo el país; cambia los airbags sin costo y si es necesario, va a buscar el vehículo si fuese que este no puede circular por estar a la venta.

El respeto por el cliente es tal que se armó una estructura de 25 personas para trabajar con firmeza en pro de objetivos concretos. Tan es así que para 2020 Honda Uruguay pretende tener reemplazados los airbags del 80% del parque de sus modelos afectados; algo así como 3500 vehículos de los 4600 que calculan deben revisarse en Uruguay. Van muy bien: el equipo de rastreo logró ya que el 66% tenga sus airbags confiables. Cifra que coloca a Honda Uruguay tercero en el ranking mundial propio de la marca respecto al plan de revisión de los airbags involucrados detrás de EEUU y Japón.

Cada Honda, sea un Civic, un Fit, CRV, Accord, Piloto o Ridgeline encontrado y coordinado el recambio del o los airbags, se celebra en el RECALL CENTER como si fuese un gol de Uruguay en la hora para proclamarse campeón mundial.

Eso es, ni más ni menos, que compromiso y mucha pasión al defender una filosofía de gestión que la ha distinguido a Honda Uruguay en sus 40 años de vida comercial.



Seguridad para todos

La seguridad es una prioridad para Honda en el desarrollo de todos sus productos.

Como resultado del extenso compromiso de Honda con la seguridad, sus modelos alcanzan las más altas calificaciones de seguridad en pruebas de choque frontal y lateral tanto para el conductor como para todos sus pasajeros.

Los esfuerzos de larga data de Honda para mejorar la seguridad han incorporado seguridad activa y seguridad pasiva.

Seguridad activa (la capacidad dinámica de un vehículo motorizado para ayudar a su conductor a evitar un accidente) forma la base de la seguridad de Honda e incluyen el diseño de vehículos con un campo de visión claro para el conductor, la colocación de controles para facilitar la operación y el uso de suspensión avanzada, los frenos antibloqueo, la distribución electrónica de frenos, el control de tracción y los sistemas de Asistencia de Estabilidad del Vehículo.

Además, incorpora amplias tecnologías de **seguridad pasiva** en la construcción de la carrocería. Honda ha desarrollado una estructura que ayuda a controlar y distribuir las fuerzas G experimentadas durante una colisión dispersándolas lejos de los ocupantes, absorbiendo la energía de impacto y asegurando el espacio de la cabina.



Estructura con Ingeniería de Compatibilidad Avanzada con sistema de deformación progresiva ACE™ y barras de protección lateral.



Airbags frontales, laterales y de cortina.



Asistente de arranque en pendiente (HSA)



El auto también importa

Consejos: qué hacer cuando un neumático se revienta en movimiento

CADA VEZ MÁS EN EL MUNDO, SE LES INCULCA A LOS FUTUROS CONDUCTORES LA IMPORTANCIA DE REALIZAR UNA BUENA PREVENCIÓN REVISANDO PERIÓDICAMENTE ALGUNOS ELEMENTOS VITALES DEL AUTOMÓVIL. POR EJEMPLO, CHEQUEAR EL ESTADO DE LOS NEUMÁTICOS ES BÁSICO ANTES DE HACER RUTA

Nunca esta demás conocer a fondo todos los escenarios posibles a la hora de un pinchazo o reventó de neumático en movimiento.

Por cierto, el mayor deseo es que nunca les suceda vivir la muy fea experiencia de que un neumático se les explote en pleno movimiento, más si es a alta velocidad viajando en ruta.

Muchas personas han fallecido a causa de este tipo de inconvenientes, por lo tanto debemos ser muy precavidos no solo a la hora de conducir sino con respecto al buen mantenimiento de nuestros coches.

Es por eso que traemos varios consejos que van a ayudar, van a resultar útiles en primera instancia para prevenir y que por lo tanto, no suceda y si sucede, entonces saber qué es lo más conveniente hacer si nos encuentra detrás del volante especialmente viajando en ruta.

Prevención

Antes de aconsejar de lo que se debe hacer en el momento de que

tener los neumáticos con la presión por encima de lo aconsejable. A medida que el neumático trabaja sobre el pavimento, su temperatura aumenta y por lo tanto, su presión también. Si la presión es excesiva, también se corre el riesgo de que el caucho explote incluso por el simple hecho de pisar una piedra o caer en un pozo.

Las causas

Son muchas las cosas que provocan que un neumático explote a parte de lo que ya señalamos líneas arriba. No necesariamente tiene que estar el neumático liso y desgastado, a veces pero en bajo porcentaje, un neumático puede explotar no por falta de prevención y mantenimiento sino porque quizás venga con algún defecto indetectable de fábrica, o quizás por algún objeto filoso como un vidrio, clavo o algún hierro punto penetrante que esté en el pavimento mal puesto genera el corte y la explosión.

Por otro lado la intemperie a veces también juega en contra, es decir, el sol y la lluvia hacen daño en el neumático si el vehículo pasó mucho tiempo al aire libre. Si un día decidimos volver a usarlo, sería conveniente revisar con un experto el estado del caucho.

Que no hacer

Si algún día te llegase a pasar lo que estamos tratando, no vayas a pisar el freno de golpe, clavar los frenos de manera súbita es la peor reacción posible, más si estas a alta velocidad. No quiere decir que no se use el freno. Se debe pisar el pedal gradualmente para evitar el bloqueo total de los neumáticos sobre el pavimento y con ello, la pérdida total del control al volante. Ciertamente que el sistema ABS –si el auto lo tiene incorporado– nos ayudará mucho a evitar el bloqueo de los neumáticos y mantener el control en el volante.

Por lo tanto, frenar, sí, pero de una manera suave, progresiva. Lo que no se debe hacer es “pararse” en el pedal de freno.

Lo que debes hacer

Normalmente cuando estamos viajando a cierta velocidad y de repente se revienta un neumático lo primero que vamos a notar es un fuerte tirón en el volante, llevándonos a cierto descontrol del auto, de tal manera que aparte de ir pisando el freno con suavidad y de manera progresiva debes sujetar fuertemente el volante con ambas manos, mientras al mismo tiempo debes ir viendo lo que tienes y sucede alrededor para evitar



SI EL NEUMÁTICO REVIENTA A VELOCIDAD, NUNCA PISAR FUERTE EL FRENO

CUIDADO CON EL SOBREPESO

Otro aspecto que se debe tener en cuenta es el sobrepeso en el vehículo. Si se circula con un peso extra al especificado por el fabricante, los neumáticos sufren de más pues tampoco fueron concebidos para soportar ese peso extra y mucho

pero aún se trata de un viaje largo. Especialmente en ruta. Si a su vez el neumático tiene un desgaste importante, el sobrepeso puede llevar a que éste reviente o incluso se destalone (se descalce de la llanta).

mayores daños no solo a nuestras vidas sino la de los demás. Aunque es obvio que la situación es difícil no es imposible de sobrellevar con eficacia.

Por eso siempre es elemental viajar atento, concentrado en la conducción y en la ruta, ir viendo todo el entorno y especialmente, llevar SIEMPRE las dos manos en el volante asidos a la posición correcta de sujeción implícita en el propio diseño del volante. Si explota un neumático, el volante no se girará solo y nos ayudará a mantener el auto en línea recta.

Entonces lo que debemos hacer es sujetar de manera firme el volante con ambas manos para lograr llevar el auto en línea recta mientras vamos pisando el freno con suavidad. Del mismo modo

y si se conduce atento al entorno, entonces en el momento de suceder el imprevisto tendremos una lectura previa de los posibles peligros alrededor para evitarlos.

Utiliza los recursos del auto

Una vez que ya se tenga el control total del vehículo y la velocidad la hallamos reducido considerablemente como para estar tranquilos, debemos encender las luces de emergencia del coche ya que estas luces en cualquier parte del mundo alerta a los demás conductores que están alrededor respecto a que el vehículo presenta un percance y tal vez no está detenido en un lugar bien seguro.

Aunque exige mucha precisión al hacerlo, si el vehículo que conducimos es de caja de cambios

manual, entonces otra manera de acompañar la reducción de la velocidad es bajar los cambios progresivamente. Hacerlo significa una manera segura de reducir la velocidad sin perder control. En este caso y al bajar progresivamente los cambios de velocidad, es el “freno motor” el que nos ayudará y mucho a detener la marcha junto a una presión suave sobre el pedal de freno.

Delanteros y traseros

Debemos estar conscientes de que la perfecta voluntad de Dios junto al destino personal de cada quien es lo que decide lo que nos pudiera pasar en el futuro, lo que significa que jamás vamos a saber si esta difícil situación nos va a pasar algún día, o simplemente no y ojala así sea, que nunca nos pase, pero como no conocemos el futuro lo que mejor podemos hacer es aprender a vivir con prevención y con conocimiento. Es por eso que debemos estar conscientes de que los neumáticos reventados de manera súbita

INFLADO: POR MUCHA
O POR POCA PRESIÓN
SE PUEDE CAUSAR
EL REVENTÓN

en movimiento, pudieran ser las delanteras o las traseras y ambos escenarios son totalmente diferentes porque en el caso de las llantas delanteras, el riesgo es mayor porque por lógica el auto se va a inclinar para el lado contrario del neumático que exploto, de tal manera que si no aplicamos lo aprendido como es tomar el volante con firmeza y con las dos manos, para controlar el vehículo logrando que valla en línea recta mientras vamos pisando el freno de manera suave y progresiva, nos podemos voltear o colisionar contra otros coches o salirnos violentamente hacia la banquina de nuestro lado y volcar.

En el caso de que sea alguno de los neumáticos traseros el escenario es menos peligroso porque hay menos peso en esa parte del auto, aunque no debemos descartar que de igual manera es peligroso máxime si lleva el maletero con carga y si van pasajeros en el asiento trasero.

Pero ante todo, cuidarse en base a la prevención y manejar con prudencia, son los mejores consejos para evitar un mal mayor.

UNA CLAVE ES
CONducir SIEMPRE
CON LAS DOS MANOS
SOBRE EL VOLANTE

una llanta se revienta estando el auto en movimiento, es menester hablar un poco de la prevención como punto fundamental para reducir la posibilidad de que esto suceda a un 80%.

Lo primero básico, elemental, de orden, es jamás conducir el auto con algún neumático desgastado o liso, mucho menos si son más de dos porque sería como viajar con un accidente cercano. Es preferible dejar el auto y viajar de otra forma. Mucho más aún si la ruta se presenta resbaladiza, sea por lluvia o por el estado propio de la misma.

Por lo tanto y cuando se perciba un desgaste excesivo –parcial o total–, cambiarlos o solicitar asesoramiento en una gomería.

Otro consejo es que la presión del aire debe estar acorde con lo que le corresponda a su auto y a sus neumáticos de acuerdo a las especificaciones señaladas por el fabricante. Circular sin la presión adecuada genera serios riesgos que incluyen el reventón del caucho al cortarse con la propia llanta o algún elemento del camino. Del mismo modo, tampoco es bueno

Campaña Mayo Amarillo - Montevideo

Política de seguridad vial integral

SE REALIZÓ UNA CONTUNDENTE ESCENIFICACIÓN DE LOS 528 FALLECIDOS ESPARCIDOS EN PLAZA INDEPENDENCIA ANTE LOS DECISORES POLÍTICOS

La Plaza Independencia, fue motivo de una escenificación en el marco del tradicional día de concientización Mayo Amarillo (2 de mayo). En todo el Uruguay, se realizaron diversas jornadas de concientización.

Allí se llevó a cabo una escenificación en la que se representaron los 528 muertos por motivos de siniestros de tránsito en Uruguay en 2018. Se trató de una de las propuestas de la Fundación Gonzalo Rodríguez, para hacer reflexionar a la sociedad en general y poner gráficamente frente a los decisores políticos, la urgencia de acciones concretas para resolver las pérdidas por esta causa evitable.

Voluntad política

Adrián Bringa, en nombre de la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV), recordó que la muerte en siniestralidad vial hoy es la tercera causa a nivel mundial y se proyecta a ser la segunda.

Dijo que desde UNASEV “siempre hemos hablado de que es evitable, puesto que el diagnóstico de sus causas está hecho, y se han implementado políticas exitosas como la de alcohol, casco y cin-



SENSIBILIZAR: 528 CUERPOS ESPARCIDOS EN PLAZA INDEPENDENCIA

turón de seguridad, de las cuales se ha visto su efectividad”.

Bringa finalizó señalando que las actividades y entusiasmo por este tema, no pueden quedar acotadas a un mes exclusivamente: “tenemos que lograr que pase todo el año” dijo. Y frente a los precandidatos convocados exhortó “a continuar con una política de seguridad vial integral”.

“Esto lo podemos revertir”

Por su parte, la presidenta de la Fundación Gonzalo Rodríguez

María Fernanda Rodríguez señaló que el evento se preparó previamente con reuniones con todos los precandidatos, a quienes se les acercó “información, un paquete de medidas y la preocupación por el tema, para que lo integren en los planes de gobierno de los próximos cinco años”.

Resaltó la imagen que se presentaba en la plaza con las víctimas del tránsito: “centrémonos en estos 528 muertos; este es el volumen, esta es la cantidad de familias que perdieron uno o dos miembros.

Debemos hacer algo contundente. No puede seguir así” arengó.

“El pedido que hacemos a las autoridades es una Política de Estado sostenible en el tiempo, transversal, con Ministerios e Intendencias involucrados. Lo que pedimos a los precandidatos es que integren este tema, que asuman un compromiso. Esto se puede evitar” señaló.

Costos sanitarios

El Prof. Dr. Fernando Machado –referente del Movimiento Mayo

Amarillo en Uruguay– señaló que desde el ámbito universitario, también se trabaja con los estudiantes a nivel de lo conceptual, entre lo que significa “accidente” y “siniestro”.

El Jefe de Emergencias del Hospital de Clínicas dijo: “este 2 de mayo tendremos nueve uruguayos que no van a retornar a sus hogares. Van a estar gravemente lesionados en un centro de emergencias, sala de operaciones o de terapia intensiva”.

“Lo que es más triste, dos uruguayos –que salieron a trabajar, tener una reunión o juntarse con amigos– no volverán hoy a su casa, porque tenemos más de 500 por año que fallecen en siniestros de tránsito”, dijo.

Alertó sobre este “enorme problema de salud” por el cual estos pacientes están 14 días en promedio en terapia intensiva. Anualmente significan más de 3000 lesionados graves y que desde lo sanitario “ocupan un espacio enorme del servicio asistencial: el costo de cama de CTI por día, sin considerar otros costos, estamos hablando de US\$ 40 millones por año”, señaló.

CAUTIVA

EN LA RUTA O EN LA CIUDAD, RESPETAR LAS NORMAS HACE LA DIFERENCIA PARA SALVAR UNA VIDA.

PORTO SEGURO

SEGUROS

portoseguro.com.uy

Consejos prácticos

Conduciendo bajo lluvia: cómo evitar que los vidrios se nos empañen

EL SISTEMA DE AIREACIÓN ELÉCTRICO DEL VEHÍCULO O EL EQUIPO DE AIRE CALOR/FRÍO INCORPORAN CON LOGOTIPOS DE FÁCIL IDENTIFICACIÓN LA FORMA DE QUITAR LA HUMEDAD DEL HABITÁCULO QUE EMPAÑA LOS VIDRIOS (VER MANUAL). NO OBSTANTE, HAY OTRAS FORMAS PRÁCTICAS DE HACERLO

Un factor a tomar en cuenta cuando se conduce por zonas lluviosas o frías, es la capa de humedad que cubre los vidrios del vehículo quitándonos mucha visibilidad. Esa humedad se produce dentro del habitáculo.

Por más obvio que suene, es bueno reiterarlo: en tiempo de lluvia tu mejor aliado es la seguridad. No en vano los expertos recomiendan mantener al día todos los sistemas de seguridad del coche para evitar inconvenientes en la vía y poner en riesgo nuestra propia seguridad y la de aquellos que nos acompañan. Esto quiere decir luces, limpiaparabrisas, equipo aire refrigeración/calefacción del habitáculo y desempañantes del vidrio delantero y trasero.

Existen muchos manuales de manejo y diversos consejos que tratan sobre conducción segura especialmente bajo lluvia. Sin embargo, los mejores aliados y maestros de la seguridad somos nosotros mismos. De eso no cabe ninguna duda

LEER EL MANUAL DEL VEHÍCULO PARA OPTIMIZAR USO DESEMPAÑADORES

Evite el empañamiento de sus vidrios

Siempre se deben considerar los riesgos que envuelven la conducción bajo lluvia. Entre ellos, vías resbalosas, aquaplaning, falta de visibilidad, entre otras cosas, pero en esta oportunidad analizaremos otro de los riesgos que tenemos que tener en cuenta a la hora de conducir, en este caso, el empañamiento de los parabrisas, ese efecto que nos roba toda visibilidad y nos hace circular a ciegas. Cuando hablamos de empañamiento nos referimos a que el parabrisas queda completamente en blanco, es decir, completamente opacado, efecto que podemos combatir cuando le pasamos la mano al parabrisas, un trapo o hasta una servilleta. Ahora bien, no basta con solo utilizar alguno de estos elementos para solventar el problema, existen otros métodos que mejoran notablemente nuestro parabrisas y evitan estos males.

Porqué se produce

Lo primero que debemos considerar es porqué se produce el empañamiento en los cristales. Este efecto se produce cuando



UNA SITUACIÓN MOLESTA PERO CON SOLUCIÓN AL ALCANCE DE LA MANO

ALERTA AMARILLA: CONDUCIR EN PAVIMENTO MOJADO

Los neumáticos son el único punto de contacto de los vehículos con el pavimento. Sus dibujos responden a los modelos de dichos vehículos (porte, carrocería, utilidad, etc.), y al tipo de terreno más frecuente por el que circulemos; de tal modo que es importante monitorear periódicamente su estado para garantizar un alto nivel de adherencia, una óptima capacidad de frenada y nuestra seguridad al volante.

La función de ese dibujo, es justamente recoger el agua y desplazarla de la zona de contacto cuando el

pavimento se encuentra mojado; y favorecer así el control bajo lluvia. Claramente, un buen dibujo es capaz de drenar litros de agua entre el neumático y el pavimento en milésimas de segundo.

Al desgastarse los neumáticos —por exceso de uso o sometimiento agresivo— su profundidad es menor, lo que disminuye considerablemente su óptima función. Por debajo de una profundidad inferior a 1,6 mm ya puede resultar muy peligroso pues quedará agua entre el neumático y el pavimento y se producirá el efecto

aquaplaning que trae aparejado la pérdida total de adherencia y por ende, control sobre el vehículo. Efecto que se potencia a mayor velocidad.

Otro detalle de vital importancia es aumentar la distancia —sea en tránsito urbano como en ruta— respecto al vehículo que nos precede. Con todo en condiciones en el auto y piso seco, se necesitan 57 metros para detener a cero a un automóvil que viaja a 90 kl/h. Con lluvia, esa distancia de frenado necesaria aumenta a 89 metros.

hay suficiente humedad en el interior del coche. Si los cristales están fríos al agua se condensará cuando se ponga en contacto con los cristales; a este efecto se le conoce como condensación. Es importante agregar que los cristales bien se pueden desempañar con aire caliente o aire frío, solo que, en el caso de la segunda opción, desempañarlo tardaría mucho más. Otros expertos recomiendan usar la calefacción para convertir rápidamente el agua en vapor.

Aire seco para desempañar

Precisamente, para desempañar los vidrios es necesario contar con aire seco. Debemos tener en cuenta que cuando los vidrios se empañan se debe a que el interior del coche está húmedo, es por ello que necesitamos que circule aire seco. En este caso podemos realizar dos cosas; la primera, si estamos usando el aire acondicionado presionar el botón de aire de afuera, o desactivar

la circulación del aire interno. Notaremos de manera inmediata como los parabrisas comenzarán a desempañarse. Hay algunos coches que vienen con la opción de desempañar los cristales y, al presionarla, automáticamente se desactiva la recirculación del aire.

UTILIZAR AIRE SECO PARA QUITAR LA HUMEDAD INTERIOR DE LOS VIDRIOS

Métodos para evitar que los cristales se empañen

En el mercado existen un sinnúmero de productos que contribuyen a mantener los vidrios sin empañarse por más tiempo, todo es cuestión de visitar aquellos sitios donde venden accesorios para co-

ches y comprar alguno. Es bueno aplicárselo a los parabrisas, sobre todo en temporadas de lluvia, o si vivimos en zonas donde el clima es muy frío. Lave su auto, y asegúrese de que los cristales estén completamente limpios; paso siguiente, aplique el líquido o la solución anti-empañante y cerciórese de que todo el parabrisas, por ambos lados, cuenta con este material.

Bolsitas o paquetes desecantes

Existe otro método comprobado que contribuye con el secado y la absorción de humedad dentro del coche y estas son las bolsas desecantes. Las bolsas de sílice, por ejemplo, contribuyen en gran manera, y son aquellas que se encuentran en las prendas nuevas, zapatos, etc, generalmente de color blanco, y de reducido tamaño. Estas bolsitas se venden y a precio muy accesible; en el caso del interior del coche se recomienda usar por lo menos unas 40, y colocarlas

entre los espacios del habitáculo, recovecos, los huecos de las puertas, detrás de los asientos, los bolsillos de los asientos, la guantera del coche, entre otros lugares. Otro producto muy importante son las bolsas de silicagel que se utilizan para nuestras mascotas. Para su uso se recomienda meterlas o en un calcetín o en una bolsa de tela para evitar que se ensucie el coche.

Crema dental o de afeitar

Se considera como otro buen método para desempañar los cristales y tal vez uno de los menos convencionales. La pasta o crema de dientes funciona a la perfección, tal vez por los materiales que se utilizan en su composición. Para usar la crema es necesario untar dicha sustancia en un trapo de microfibra, y luego restregarlo por todo el cristal, tanto por dentro como por fuera del habitáculo. Luego de que el producto se seca, procedemos a utilizar otro paño de microfibra limpio, y lo pasamos por todo el parabrisas.

HAY PRODUCTOS DESEMPAÑANTES... PERO TAMBIÉN SIRVE LA PASTA DENTAL

En el caso del uso de la crema de afeitar el procedimiento es exactamente igual; aplique la sustancia en el trapo y luego frótelas por todo el parabrisas, por dentro y por fuera, espere a que se seque por completo. Luego pase el trapo seco nuevamente por el vidrio y limpie los residuos que caerán dentro del habitáculo del coche con una aspiradora.

Conclusiones

En conclusión podemos afirmar que desempañar el parabrisas no es cosa del otro mundo, especialmente, si se utilizan los dispositivos electrónicos que trae el vehículo en su equipamiento original. Los manuales ayudan al buen uso de estos dispositivos que desalojan la humedad del parabrisas en pocos segundos.

Sim embargo, tenemos que tomar en consideración los métodos antes descritos. En cualquiera de los casos se recomienda aplicar habitualmente cada paso, de esta manera mantendremos los vidrios limpios y nuestra visibilidad no se verá afectada por la condensación que ocurra por efecto de la humedad en el interior del vehículo.

Estudio observacional de conductas viales

Estamos mejorando los indicadores

SE HIZO EL RELEVAMIENTO EN TODO EL URUGUAY EN REFERENCIA A LA UTILIZACIÓN DE MEDIDAS DE SEGURIDAD (AUTOS/MOTOS) Y USO DEL CELULAR

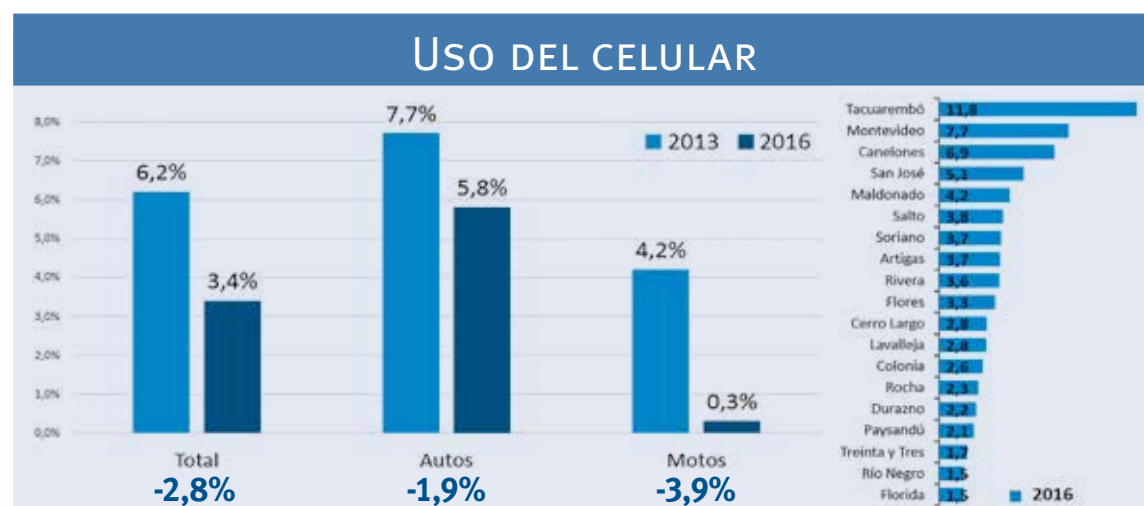
Un estudio realizado por FACTUM a solicitud de Unasev y Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) con el apoyo de la Fundación Gonzalo Rodríguez, tuvo por objetivo relevar la utilización de medidas de seguridad por los conductores uruguayos, así como establecer posibles cambios de conductas en este sentido entre el año 2013 (primer informe) y el presente.

Relevamiento de datos en campo, para la contabilización del uso de luces, cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco protector, chaleco o cintas reflectivas y celular al volante.

Evolución de los datos

El uso de Cinturón de seguridad alcanza al 58% de los pasajeros de autos y camionetas. En comparación al estudio del año 2013, a nivel nacional, el indicador se mantiene en niveles similares con un incremento cercano al 2% (56,3% en 2013).

El uso de celular mientras se conduce alcanza a casi el 6% de los conductores de autos constatóse una disminución de dos



FUENTE: FACTUM

Mujeres: no todo es color rosa

Cuando los indicadores se analizan según el sexo de los conductores se encuentra que las mujeres como conductoras de ambos tipos de vehículo determinan un efecto positivo sobre el uso de medidas de seguridad en el resto de los pasajeros, y especialmente en los niños. En autos y camionetas cuando conduce una mujer la adopción de medidas de seguridad (cinturón o SRI) aumenta más de 6 puntos porcentuales en el resto de los ocupantes, 12 puntos en pasajeros de hasta 12 años, y casi 23 puntos en pasajeros hasta 6 años. En el caso de motos la presencia femenina al volante aumenta 4 puntos porcentuales el uso de casco en el resto de los pasajeros.

No obstante, las mujeres presentan mayor uso de celular conduciendo, especialmente en autos y camionetas. En motos tienden a usar vestimenta de alta visibilidad en menor medida que los hombres. Además, como conductoras de motos, trasladan niños en mayor medida que los hombres, situación probablemente asociada a la distribución del cuidado de los niños y su consecuente traslado.

puntos porcentuales respecto a la edición del año 2013, evolución que alcanza igualmente a hombres y mujeres.

El uso de casco supera al 90% de los pasajeros de motos. En comparación al estudio del año 2013, el indicador a nivel nacional muestra un incremento de 8 puntos para el total de ocupantes. Cerro Largo sigue resultando el Departamento con el valor más bajo para este indicador, pero con un crecimiento significativo respecto

a la medición anterior (5,6% en 2013, 16,1% en 2016).

Destaca también el crecimiento en Soriano (12,2% en 2013, 98,1% en 2016), evidencia del efecto positivo de la resolución de la Intendencia de controlar el uso de esta medida de seguridad.

La cantidad de vehículos con ocupantes por encima de lo permitido, es baja, alcanzando un 1,2% a nivel nacional. A la vez, el indicador muestra una reducción respecto a lo verificado en la medición del año 2013 cuando el

total nacional alcanzaba un 4,1%. Analizado por Departamento el indicador muestra sus porcentajes máximos en Soriano y Cerro Largo siendo los únicos que superan apenas el 3%.

El uso de vestimenta de alta visibilidad alcanza a un 28% de los usuarios de motocicleta. Respecto al año 2013 se observa un crecimiento del indicador nacional (23,1% en 2013), explicado por una mayor adopción de la medida entre los conductores (24,8% en 2013, 30,5 en 2016).

MANEJÁ
RESPONSABLEMENTE.
— RESPETÁ LAS LEYES —
Y SEÑALES DE TRÁNSITO.
USÁ CASCO.

40
AÑOS

LINEPHALT

DESDE
1979
SEÑALIZANDO
CAMINOS
URUGUAYOS

WWW.LINEPHALT.COM.UY