

SEGURIDAD VIAL

EL OBSERVADOR SÁBADO 24 • DOMINGO 25 • SETIEMBRE 2022 | SUPLEMENTO DE 8 PÁGINAS



Un tránsito seguro
es tarea de todos



Tránsito: estadística enero-junio 2022

Con menos fallecidos, el primer semestre del año es un aliciente

CUMPLIDA LA PRIMERA MITAD DEL AÑO, RESULTARON LESIONADAS UN TOTAL DE 12.098 PERSONAS; DE LAS CUALES EL 85,5% (10.340) CORRESPONDE A HERIDOS LEVES; 12,8% (1.548) A HERIDOS GRAVES Y EL RESTANTE 1,7% (210) A FALLECIDOS. MARZO FUE EL PEOR MES CON 2155 LESIONADOS

Durante el primer semestre de 2022 resultaron fallecidas un promedio diario de 1,2 personas por día a causa de siniestros de tránsito. El miércoles es el día que registra mayor cantidad de fallecidos con 42 (20%).

Total de siniestros con lesionados

Durante el primer semestre de 2022 se registraron 9.721 siniestros de tránsito, de los cuales 8.152 corresponden a siniestros leves, 1.373 a siniestros graves y 196 a siniestros fatales.

DATOS INDICAN QUE FALLECIERON 11 PERSONAS MENOS RESPECTO A 2021

Tomando como referencia el último año en condiciones normales de movilidad (2019) se observa que aún no se alcanzan los valores de dicho año. Para el presente período se registran 9.721 siniestros con lesionados, 52 eventos menos que en igual período del 2019 (9.773). Esta baja se explica por la disminución de siniestros leves y fatales; los cuales presentan para el 2022: 132 y 4 siniestros menos, respectivamente.

En cuanto a la evolución de largo plazo, el total de siniestros con lesionados durante el primer semestre de los años 2013 a 2022 presenta un máximo relativo en el año 2015 para el cual se registran 12.168 siniestros. A



DESCENSO DE LOS FALLECIDOS NO DA PARA FESTEJAR PERO INVITA A SOÑAR

partir de dicho año, comienza una tendencia decreciente, llegando a 8.066 en el primer semestre de 2020, siendo este el menor valor de los últimos siete años. Como se mencionó anteriormente, este valor se ve afectado por las medidas de restricción de la movilidad producto del ingreso del Covid 19 a nuestro país.

Hay señales alentadoras

Para el primer semestre de 2022, la cantidad total de siniestros se ubica debajo del promedio del período 2013-2022, situación que se mantiene desde el año 2019 inclusive.

Total de lesionados

Durante el primer semestre de 2022 se registraron 12.098 lesiones

en siniestros de tránsito, de los cuales 10.340 corresponden a heridos leves, 1.548 a heridos graves y 210 a fallecidos.

En el primer semestre de 2022 resultaron lesionados un total de 12.098 personas; de las cuales el 85,5% (10.340) corresponde a heridos leves; 12,8% (1.548) a heridos graves y el restante 1,7% (210) a fallecidos.

Composición poblacional de lesionados

Las franjas etarias que concentran la mayor cantidad de lesionados son en primer lugar, la de 20 a 24 (17,6%, 2130 lesionados), seguido por el grupo de 25 a 29 años (12,9%, 1.560 lesionados) y el grupo de 15 a 19 (12%, 1.450).

En lo referente al sexo de las

personas lesionadas el 60% (7.302) corresponden al sexo masculino y el restante 40% (4.793) al femenino. A su vez, para las franjas de 15 a 29 se destaca la participación del sexo masculino.

Tipo de Siniestro

El 66,4% de las personas lesionadas (8.029) lo hace como consecuencia de una colisión entre vehículos, seguido por la tipificación de siniestro "caída" con un 12,7% del total (1.542).

Medio de circulación

Un 62% de las personas lesionadas en siniestros de tránsito circulan en motocicleta (7.499), un 21,9% en auto o camioneta (2.645) y un 7,6% como peatones (915).

Rol de los lesionados

El 71,8% (8683) de los lesionados son conductores, un 20,7% (2500) pasajeros y un 7,6% (915) de peatones.

El peor mes

Durante el primer semestre se lesionaron 2.016 personas en promedio por mes a causa de siniestros de tránsito. Marzo registra la mayor cantidad de lesionados con un 17,8% (2.155) del total del semestre, le sigue mayo con un 17,7% (2.141).

El peor día

Las cifras de UNASEV indican que se lesionan un promedio de 66 personas por día. Para el acumulado de lesionados por día, el viernes es aquel donde se registra mayor cantidad de lesionados con 1.876 (15,2%), seguido del sábado con 1833 (15,2%).

Menos fallecidos

Los datos reflejan que fallecieron 11 personas menos que en igual período de 2021. Los fallecidos en jurisdicción Nacional representan un 62,9% del total (132), mientras que el 37,1% (78) fallece en jurisdicción Departamental.

Respecto al tipo de siniestro, el 50,5% (106) de las personas que fallecen, lo hace como consecuencia de una colisión entre vehículos, seguido por despiste y atropellos de peatón con 26,7% (56) y 14,3% (30) fallecidos, respectivamente.

Por su parte, el vehículo en el cual fallecen más cantidad de personas es la motocicleta 45,7% (96). En segundo lugar, se ubica la categoría autos y camionetas con 35,2% (74) fallecidos.

Cómo estoy conduciendo?

PUNTA TRACKING registra todos los movimientos de tu vehículo.

Identifica quien es el chofer, como está conduciendo y le asigna un puntaje de acuerdo a las infracciones cometidas en su manejo: exceder límite de velocidad de la calle, aceleraciones, frenadas y cambios de giro bruscos, etc.

Si el chofer saca 100 puntos, ha conducido correctamente. Los puntajes son del 0 al 100.

Prevención y seguridad con profesionalidad: nuestra garantía es su confianza.

Punta Tracking
Monitoreo satelital de vehículos

0800 8284
consultas@puntatracking.com
www.puntatracking.com

El teléfono móvil y la conducción

Pese al manos libres, elegí no distraerte

Estudios indican que tras hablar más de tres minutos por el manos libres, los conductores no perciben el 40% de la señales; y el tiempo de reacción ante una situación imprevista es mayor. Salí y divertite; pero lo más importante hacé todo bien para volver de forma segura.

Un gran número de accidentes de tráfico se cobran vidas de conductores y acompañantes cada año y, lamentablemente, desde que utilizamos más dispositivos electrónicos las cifras se han incrementado.

La utilización de celular al volante es uno de los principales causantes de accidentes en la actualidad y, a pesar de que muchos conductores utilizan el sistema manos libres, sigue siendo peligroso.

Es más, en países como España el uso de celular ya es la primera causa de siniestralidad situándose por encima del exceso de velocidad, la fatiga o la somnolencia.

El uso de celular al conducir, ya sea de forma manual o a través del sistema manos libres, es una de las distracciones más populares y que causa un mayor número de accidentes al día de hoy.

A pesar de que creemos que el hecho de no utilizar las manos puede no implicar peligro para la conducción estamos equivocados. El simple hecho de estar



MANOS LIBRES: TAMPOCO ES SEGURO

manteniendo una conversación, asumiendo lo que nos dicen, pensando y respondiendo, incluso a través del sistema manos libres, ya es peligroso.

Nuestro nivel de atención sobre los mandos y sobre la carretera o en el tránsito urbano ya no es del 100% y eso implica un aumento del riesgo de despistarse y tener un accidente en una esquina.

Ante esta situación muchos

conductores responden: “pero si utilizar el sistema manos libres no es una infracción de tráfico será porque no es peligroso”. Error y así lo ha demostrado un estudio del que hablamos a continuación.

Manos libres peligroso: Así lo dicta un estudio

Un estudio realizado en la Universidad de Utah ha demostrado que

utilizar el sistema manos libres es menos seguro de lo que creemos y así lo demostraron las siguientes situaciones que derivaron de su utilización en el estudio.

Ceguera por falta de atención: a pesar de que el conductor miraba hacia la carretera no se percataba de las señales porque su atención se focalizaba en la conversación y no en la conducción. Esto se debe a la actividad

cerebral del ser humano, incapaz de procesar señales de la carretera o del entorno mientras se mantiene ocupado en una conversación.

El 88% de los conductores del estudio que mantenían una conversación con su acompañante fueron capaces de encontrar el área de descanso y detener el vehículo, tal como les habían ordenado los investigadores. El 50% que mantenían una conversación vía manos libres se saltaron la salida del área de descanso porque no se percataron de que pasaron por delante.

Finalmente, los investigadores que llevaron a cabo este estudio determinaron que tras varios minutos manteniendo una conversación a través del sistema manos libres el conductor pierde la atención sobre la conducción y deja de percibir, aproximadamente, un 40% de los estímulos.

¿Se imaginan? Es un porcentaje muy alto solo equiparable a la conducción de un conductor en estado de embriaguez. ¿De verdad se van a arriesgar a que les suceda? Lo mejor es que, mientras conducíamos, no nos distraigamos con el celular, ni siquiera utilizando manos libres.

Es más, incluso se recomienda silenciarlo para no perder la atención en caso de que comience a sonar mientras conducimos.



UN ACCIDENTE PUEDE DAR VUELTA TU VIDA
manejá con precaución y respetá las normas



Factores de riesgo al volante

Mucho cuidado: la somnolencia y la conducción no deben viajar juntas

DATOS IMPORTANTES PARA TENER MUY EN CUENTA: EL MOMENTO DEL DÍA: MADRUGADA, DE 3 A 5 Y PRIMERAS HORAS DE LA TARDE, DE 14 A 16 HORAS, ALLÍ EL SUEÑO APARECE MÁS FÁCILMENTE, INDEPENDIENTEMENTE DE CUANTO HAYAS DORMIDO. SIEMPRE TENDRÁS MÁS SUEÑO EN ESAS HORAS

Tener sueño (somnolencia) al volante es un factor de riesgo en el tránsito que afecta gravemente nuestra capacidad para conducir de forma segura. Es importante comprender los riesgos que implica la conducción bajo los efectos de la somnolencia, así como conocer los factores que se relacionan con su aparición para poder prevenirla.

¿Qué es y qué la provoca?

La somnolencia es la probabilidad que tenemos de quedarnos dormidos en un momento determinado y viene dada principalmente por cuatro factores:

El momento del día: madrugada, de 3 a 5, y primeras horas de la tarde, de 14 a 16. Allí el sueño aparece más fácilmente, independientemente de cuanto hayas dormido siempre tendrás más sueño en esas horas.

La estimulación ambiental y nivel de atención del conductor: entornos viales monótonos favorecen la somnolencia, por el contrario los ricos en estímulos ayudan a mantenerte despierto.

Diferencias individuales de los conductores: hay personas que se sienten más despejadas en la mañana y otros por la noche.

Las horas de vigilia continuada: cuanto más horas lleves despierto más difícil será resistirte al sueño. Además si tu descanso nocturno no ha sido reparador la recuperación de horas de sueño no habrá sido completa.

¿Cómo noto cuando estoy somnoliento?

Bostezo mucho o flexiono la cabeza; no recuerdo como conduje los últimos kilómetros ni



SOMNOLENCIA: ALGO QUE NO DEBES SUBESTIMAR AL VOLANTE

presto atención a las señales de tránsito; no respeto la distancia de seguridad con otros vehículos y me desvío del carril de la vía por la que conduzco teniendo que corregir la trayectoria en varias oportunidades.

¿Cómo puedo prevenirlo?

Lo mejor es mantener unos hábitos de descanso adecuados: dormir lo suficiente en la noche, 7 u 8 horas los adultos y 9 horas los veinteañeros; evitar realizar trayectos largos conduciendo, se recomienda realizar pausas cada dos horas de conducción; ventilar adecuadamente el vehículo (habitáculo).

Si notas síntomas de sueño al volante, lo más conveniente es parar en un lugar seguro y adecuado para dormir unos 20 o 30 minutos y luego retomar la marcha.

Efectos sobre la conducción

Aumenta el tiempo de reacción; disminuye tu capacidad de concentración, lo que facilita las distracciones. Hace más lenta la toma de decisiones y favorece la aparición de errores. La somnolencia hace que tardes más tiempo en procesar la información que obtienes del ambiente y la reacción en consecuencia.

Además, bajo su influencia son más frecuentes las decisiones equivocadas, especialmente en situaciones complicadas y donde se requiera una rápida respuesta.

Aparecen alteraciones motoras: los músculos se relajan, por lo que los movimientos serán más lentos y menos precisos. También pueden aparecer leves temblores en las manos o en otras partes del cuerpo.

Surgen movimientos más au-

tomatizados, pudiendo llevarte a realizar una maniobra basada en hábitos más que en las necesidades reales de la situación.

Alteración de las funciones sensoriales: somnoliento necesitarás de estímulos más intensos (por ejemplo, luces más fuertes) para poder captarlos. Aunque el sueño afecta a todos los sentidos, repercute especialmente sobre la visión, se deteriora considerablemente. Resulta más difícil enfocar la vista, produce visión borrosa y fatiga ocular.

Cuidado con los micro sueños

Pueden aparecer micro sueños: estos son periodos de apenas unos segundos de duración durante los que te quedas ligeramente dormido y permaneces ajeno a lo que ocurre en el tránsito. Estos pueden pasar

inadvertidos, no eres consciente de haberlos sufrido hasta que ya has salido de ellos.

Cambios en el comportamiento: puedes sentirte en tensión, más nervioso e incluso más agresivo. Además, es posible que tu comportamiento sea más arriesgado, especialmente cuando ya estés cerca de tu lugar de destino y tengas muchas ganas de llegar para dormir.

Datos contundentes

Los efectos de la somnolencia al volante no solo se manifiestan por la noche, sino que también son muy numerosos en el día.

PELIGROSOS MICRO SUEÑOS: DORMIRSE UNOS SEGUNDOS SIN DARSE CUENTA

Los siniestros relacionados con la fatiga a menudo presentan lesiones graves.

La fatiga es un factor de riesgo presente en la siniestralidad vial. Estudios internacionales indican que su incidencia en ellos es de un 10% al 20%.

Muchos estudios sugieren que la fatiga se asocia a un incremento del riesgo de verse involucrado en un siniestro de tránsito. El riesgo se estima es entre 3 y 8 veces mayor debido a la falta de sueño en la noche previa al viaje. Este incremento del riesgo resulta de una combinación de factores biológicos, estilo de vida y tipo de trabajo. (Fuente: UNASEV)

LINEPHALT
La seguridad vial no es casualidad
www.linephalt.com.uy - Tel. 2525 5284
linephalt@linephalt.com.uy

Tecnología de la aviación para seguridad en el tránsito

Los head-up display ganan terreno

La tecnología head-up display ya comienza a ser moneda corriente en la industria automotriz que busca avances constantes en materia de seguridad para los ocupantes del rodado y para los peatones y en especial, para los automóviles de conducción autónoma. Esta tecnología de proyección de imágenes sobre el parabrisas se ideó para aviones y empezó a usarse en coches en 1988.

La tecnología de la automoción se enfoca cada vez más en la consecución de las cero distracciones al volante, de generar un entorno seguro respecto al resto del tráfico que nos rodea y de crear avisos cuando haya una situación de peligro próxima. Dentro de estos objetivos, están los head-up displays, que no son más que los sistemas de proyección de imágenes sobre el parabrisas que evitan que el conductor desvíe la vista de la calzada. Aquí van nueve datos muy interesantes sobre estos sistemas.

¿Qué son?

Un head-up display es un sistema que proyecta información sobre el parabrisas o un soporte específico en el campo de visión del conductor.

¿Por qué aumentan la seguridad?

La idea es que el conductor man-



UNA TECNOLOGÍA QUE AYUDA A SALVAR VIDAS

tenga la cabeza levantada y no tenga que apartar la vista de la carretera para consultar información básica. Un simple vistazo al navegador o al ordenador de a bordo puede dejarnos decenas de metros a ciegas en carretera.

¿Quién los inventó?

Son dispositivos heredados de la aeronáutica y se inventaron a finales de la II Guerra Mundial. El caza Havilland Mosquito fue el primero en incorporarlo, con un sistema que reflejaba información del radar y un horizonte artificial en una placa de cristal situada a la altura de los ojos del piloto.

¿Cómo pasaron a la industria del automóvil?

Muchos veteranos de guerra se incorporaron a la industria del automóvil norteamericana al finalizar la II Guerra Mundial y se llevaron estos sistemas como propuesta consigo. El concept car Chevrolet Corvette Mako Shark II de 1965 proponía este sistema.

¿Cuál fue el primer coche en incorporarlos?

El primer coche con un head-up display operativo fue la serie limitada Indy Pace Car del Oldsmobile Cutlass de 1988. Empleaba la tecnología de los aviones Hughes: una pantalla de tubo fluorescente

al vacío (VFD) con una óptica reflectante que proyectaba la imagen sobre un parabrisas. El primer fabricante en llevarlo a la gran serie fue Nissan, en los 240 SX y el Máxima de 1989.

¿Qué sistemas existen en la actualidad?

Podría decirse que hay dos grandes tipos de head-up display: los que proyectan la información sobre el parabrisas o los que ofrecen la información en una pequeña pantalla traslúcida entre el cuadro de mandos y el parabrisas. En ambos casos pueden venir con el coche (de serie, o como opción) o adquirirse como accesorio.

¿Qué información pueden proyectar?

Los sistemas más completos de hoy en día se pueden configurar para proyectar prácticamente cualquier información en el parabrisas, desde las flechas de indicación del navegador a un medidor de fuerzas G.

¿Qué es un head-up display con realidad aumentada?

Los sistemas de proyección más avanzados de la actualidad son capaces de mostrar la información con más profundidad y superpuesta en un lugar exacto del mundo real que el conductor ve a través del parabrisas. Por ejemplo, puede aparecer una bandera a cuadros sobre la fachada del restaurante que marcamos como destino, marcas rojas sobre las líneas de la carretera que estamos pisando o una flecha de giro sobre la calle por la que girar.

¿Pueden proyectar imágenes?

Técnicamente podrían proyectar cualquier imagen, aunque por su propia naturaleza, los head-up displays solo muestran letras, números, gráficos e iconos. Huawei ha mostrado un modelo en el último Salón del Automóvil de Múnich que puede convertir el parabrisas del coche en una pantalla inteligente, que puede mostrar vídeos de alta definición, videojuegos o videollamadas, siempre que el coche esté detenido.

Para todo tipo de hogar, **Familia Hogar**

Si lo contratás entre el 15 de agosto y el 14 de octubre,
30% de descuento.



Por más información, contactá a tu asesor de confianza, llamá al **1998** o ingresá en bse.com.uy



En Uruguay nadie te da
más seguridad.

Tecnología para salvar vidas

Una APP que identifica y califica los malos hábitos

LA APLICACIÓN RESULTA IDEAL PARA EMPRESAS CON FLOTAS: CONDUCTORES REDUCEN SUS INFRACCIONES EN HASTA UN 67% Y SE REDUCEN ENFÁTICAMENTE LAS MULTAS



LA APP eDRIVING CON RESULTADOS PROBADOS

Está claro que la tecnología en materia de seguridad pasiva y activa, avanza día a día en pro de minimizar los accidentes fatales.

Una aplicación que detecta los malos hábitos al volante y frena las infracciones se lanzó en el mundo. Se llama eDriving y es una app para conductores profesionales de cualquier tipo que detecta malos gestos durante la conducción.

La mayoría de accidentes de tráfico se producen por el llamado factor humano: los excesos de velocidad y demás infracciones, los despistes, el cansancio... Todo influye cuando conducimos. Por este motivo el desarrollo de la tecnología en la automoción no solo se centra en reducir las emisiones y mejorar la mecánica del vehículo, sino que un gran avance se lo llevan los ADAS (ayudas electrónicas a la conducción) y otro tipo de sistemas que ayudan a que el conductor circule de forma mucho más segura reduciendo los riesgos de accidentes.

Como la ayuda nunca está de más, también hay ciertas empresas que tratan de contribuir a que las carreteras sean lugares más seguros para todos. En concreto, para los conductores profesionales de cualquier tipo, ya que son estos los que hacen del asfalto su lugar de trabajo.

Por esta razón y para conseguir la visión Cero Accidentes, la empresa tecnológica Solera ha desarrollado eDriving, una app que pone el foco en el conductor "al identificar mediante telemetría malos hábitos al volante que pueden desembocar en un siniestro".

Puntuación al conductor

Esta tecnología analiza la aceleración, las frenadas, la toma de las

curvas, los excesos de velocidad, las distracciones como el uso del móvil y la conducción eficiente, con la finalidad de recoger información de cada trayecto que realiza el conductor, analizando todos los momentos mencionados y proporcionando una puntuación según el estándar FICO, lo que asegura la imparcialidad y calidad del dato.

El punto de inflexión para el conductor está en obtener una puntuación de 710 en la escala de FICO. Aquellos conductores que superan este umbral reducen sus incidencias en hasta un 67%, según los datos de la compañía.

DE NOCHE EL CASCO AYUDA A SER VISIBLES A 180 METROS DE DISTANCIA

Eso sí, estas incidencias no solo reducen las posibilidades de sufrir un accidente: también evitan las infracciones y, por lo tanto, las multas de tráfico. La APP eDriving logra reducir un 82% las infracciones por exceso de velocidad y un 57% menos de distracción por uso del móvil, gestos sancionados con multas económicas y pérdida de puntos.

El casco innovador para bicicletas

El casco de bicicleta más innovador y tecnológico está disponible en Amazon.

Un solo botón controla tres

modos de iluminación y su batería es de larga duración.

Hay muchos tipos de ciclismo, pero el urbano ha hecho que el mercado de accesorios esté en pleno auge con propuestas de lo más modernas y seguras.

Por ejemplo, los cascos son cada vez más ligeros y ergonómicos. Toda protección es bienvenida y más aún en el lugar donde bicicletas y automóviles comparten calzada y en especial, cuando nuestros hijos se trasladan en bicicleta a sus centros de estudio o simplemente, salen en ellas por diversión.

Por eso, un casco inteligente es uno de los mayores avances de la tecnología para un ciclista. Ya que cuenta con una luz trasera que sirve para situar al ciclista frente al resto de vehículos y que estos lo vean. Como, por ejemplo, este modelo disponible en Amazon con iluminación inteligente, que contiene siete luces de fondo LED de alto brillo que se iluminan automáticamente o se mantienen en espera en una distancia visible de hasta 180 metros. Con este casco no sufrirás el riesgo de que los coches no te vean de día o de noche. Además, es ideal para tus hijos, no solo cuando vayan en bicicleta, sino también cuando utilicen los patinetes eléctricos tan de moda ahora.

Este casco inteligente con luz cada vez es más famoso y las opiniones cada vez más favorables. "Físicamente es bonito y apenas pesa. Lo más importante que sirve para protegerte y que te vean gracias a la luz. La batería dura muchísimo, aún no la he cargado", así lo describía hace unos meses Alex, un usuario de la plataforma Amazon.

Europa: incorporan las Cajas Negras y el Alcolock



EL ESPIRÓMETRO A BORDO ES UN HECHO

Los sistemas de ayuda a la conducción que ya son obligatorios en el coche a partir de julio para todos los países europeos en una muestra más del verdadero interés por proteger vidas humanas. La Unión Europea ha señalado cuáles son los ocho ADAS (Ayudas Electrónicas a la Conducción) que los vehículos de nueva fabricación deben incluir. Los accidentes de tráfico quedarán registrados: así trabajan las cajas negras que llevarán los coches a partir de este año. Otro elemento electrónico de seguridad es el Alcolock, una espirometría a bordo que debe realizar el conductor antes de emprender la marcha. Sin ella, el motor no enciende. Un sensor que ha traído polémica en el viejo mundo.

Los sistemas de asistencia a la conducción o ADAS, por sus siglas en inglés, son el claro ejemplo de la aplicación de la tecnología a la seguridad vial. En resumen, son dispositivos que a través de sensores y detectores alertan al conductor de cualquier irregularidad durante la marcha (sean excesos de velocidad o vehículos que circulan muy cerca) e incluso influyen ligeramente en algunos momentos, como los asistentes de cambio de carril o los sistemas de frenada, en los gestos del conductor.

Con motivo de mejorar la seguridad vial en todas las carreteras europeas, la Unión Europea ha seleccionado un total de ocho ADAS que a partir de julio, ya son parte del equipamiento básico de los coches de nueva fabricación. Es decir, todos los vehículos que salgan nuevos al mercado a partir de ese mes deberán incluir estos sistemas de fábrica.

Asistente inteligente de velocidad. El ISA adaptará la velocidad de circulación a la máxima detectada en las señales de manera automática y el propio

coche no permitirá superar la velocidad máxima permitida.

Sistema de mantenimiento de carril. Impide que el vehículo se salga del carril por el que circula siempre y cuando el conductor no haya accionado el intermitente antes de iniciar la maniobra.

Frenado autónomo con detección de vehículos y objetos en movimiento. Si el vehículo detecta un riesgo de colisión inminente avisa al conductor y puede llegar a activar el freno.

Sistemas de control de somnolencia y distracciones. El coche detecta cuando su conductor está padeciendo los efectos del cansancio y le avisa mediante señales sonoras para que no se duerma y pueda parar y descansar.

Interface para la instalación de un alcohólimetro para desbloquear el coche. El también conocido como Alcolock, que será obligatorio por el momento en vehículos profesionales.

Señal de frenada de emergencia. Este sistema mide la velocidad con la que se deja de actuar sobre el acelerador y se pasa a accionar el pedal de freno, siendo capaz de detectar una emergencia.

Detección de obstáculos en marcha atrás. A través de radares y sensores, se avisará al conductor cuando active la marcha atrás si existen obstáculos detrás de él.

Registrador de eventos o caja negra. Se colocarán debajo del asiento del conductor y recogerán hasta 15 parámetros que influyen la conducción para analizarlos en caso de accidente sin vulnerar los datos personales. Además, los vehículos profesionales o de transporte como camiones y autobuses deberán incorporar un sistema de información de punto ciego y otro de advertencia de colisión de peatones y ciclistas.

Estudio en rutas nacionales

Mucha precaución en ruta 5: lidera ranking con mayor siniestralidad

CIFRAS REGISTRADAS SURGEN DE LA VALORACIÓN DE SINIESTROS DE TRÁNSITO CON HERIDOS GRAVES Y FALLECIDOS DURANTE EL PERÍODO COMPRENDIDO ENTRE 2018 Y 2020. LA RUTA INTERBALNEARIA OCUPA EL CUARTO LUGAR CON 37 FALLECIDOS Y 173 HERIDOS GRAVES. RUTAS 8 Y 1 EN EL PODIO

Un total de 2.976 personas resultaron graves y fallecidas en rutas nacionales en el período 2018 a 2020, de acuerdo al último estudio estadístico presentado por la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNSEV).

En el trabajo presentado se muestran las rutas nacionales en orden según su peso en cuanto a concentración de personas lesionadas graves y fatales. A su vez, esta información se complementa con la concentración de personas lesionadas por tramo de cada ruta nacional.

Los datos finales a los que se ha arribado se completan con imágenes de los tramos con más peso en cuanto a lesionados, en los que se indica el km de inicio y fin; así como también, un código de color: siendo rojo el que más lesionados concentra, seguido por naranja que tiene una concentración menor que la roja y amarillo que posee el menor peso de los tres.

En función de este estudio de varios años, surgen las principales rutas que concentran el 80% de las



VALIOSO INFORME DE UNASEV RESPECTO A LOS SINIESTROS EN RUTA

realizada para la extracción de datos individuales contemplando 50 m² respecto a la línea de la ruta, no se visualiza en la tabla la cantidad de lesionados como dentro de los primeros puestos en el ranking de tramos e individuos; sin embargo, dicho tramo incluye la intersección de ruta 5 y ruta 20 y lesionados que circulaban por ruta 20 al momento del siniestro en dicha intersección no figuran dentro de esta selección.

- Km 305 al km 310 de ruta 5: 10 personas lesionadas graves y fallecidas. Intersección con la conexión a San Gregorio de Polanco.
- Km 380 al km 395 de ruta 5: 27 personas lesionadas graves y fallecidas. Entrada y Salida de la ciudad de Tacuarembó y pasaje de dicha ruta por el centro poblado.

Los peligros en Ruta Interbalnearia

La Ruta Interbalnearia es una de las rutas nacionales de Uruguay. Se denomina como tal por

atravesar los balnearios de los departamentos de Canelones y de Maldonado, y en los mapas carreteros es identificada como IB. Fue denominada General Liber Seregni por Ley 18.784.

Su longitud total es de 98 km5.

Tramos destacados de alta lesividad grave y fatal:

- Km 20 al km 55 de ruta 200: concentra el 80,48% de los lesionados graves y fatales, con un total de 169 personas lesionadas.
- Los tramos comprendidos entre el km 35 y 45 son aquellos con mayor concentración personas graves y fallecidas (66). Veamos el detalle. Del km 25 al km 30 concentra 26 personas graves y fallecidas. Del km 45 al km 50 concentra 24 personas graves y fallecidas.
- Los tramos del km 30 al km 35, 20 al 25 y del km 50 al km 55 concentran 18 (los dos primeros) y 17 personas graves y fallecidas, respectivamente.
- Los tramos del km 60 al 65 y del km 65 al km 70 concentran 11 y 10 personas graves y fallecidas, respectivamente.

RUTA INTERBALNEARIA OCUPA EL CUARTO LUGAR EN SINIESTROS GRAVES

personas con lesiones de gravedad y fallecidos.

Tomando en cuenta los siniestros de tránsito con heridos graves y fallecidos durante el período del estudio (2018/2020), destaca en primer orden la ruta nacional Nro. 5 que registra 85 fallecidos y 264 heridos graves seguida de la ruta nacional Nro. 8 con 45 personas fallecidas y 249 heridos graves en tanto que el tercer lugar lo ocupa ruta nacional Nro. 1 con 60 y 206 respectivamente.

En cuarto lugar y pese a sus 98 kilómetros totales, aparece la ruta Interbalnearia (IB) con 37 fallecidos y 173 heridos graves.

Visitando la web de UNASEV se puede acceder al relevamiento ruta a ruta, tramo a tramo, de los sectores que concentran el riesgo.

Ruta 5 y sus tramos de riesgo

La ruta 5, es una de las rutas nacionales de Uruguay. Atraviesa el país de sur a norte, uniendo las ciudades de Montevideo y Rivera, y recorriendo los departamentos de

Montevideo, Canelones, Florida, Durazno, Tacuarembó y Rivera. Fue designada con el nombre del Brigadier General Fructuoso Rivera, por Ley 14.361 del 17 de abril de 1975. Su longitud total es de 500 km.

Tramos destacados de alta lesividad grave y fatal:

- Km 0 al km 50 de ruta 5: concentra el 42,69% de los lesionados graves y fatales, con un total de 149 personas lesionadas.
- Los tramos comprendidos del km 5 al 20 son aquellos con mayor cantidad de personas lesionadas graves y fallecidas (81). Corresponde al departamento de Montevideo.
- Los tramos comprendidos del km 25 al 40 concentran 41 personas lesionadas graves y fallecidas. Corresponde al departamento de Canelones.
- El tramo comprendido del km 45 al 50 concentra 16 personas lesionadas graves y fallecidas. Corresponde al departamento de Canelones.
- Km 180 al km 185 de ruta 5: 20 personas lesionadas graves y fallecidas. Entrada/salida a la ciudad de Durazno.
- Km 245 al km 250 de ruta 5: 14 personas lesionadas graves y fallecidas. Entrada/salida a la ciudad de Paso de los Toros.
- Km 265 al km 270 de ruta 5: tramo asociado a personas lesionadas. Por la configuración



San Cristóbal
Seguros



**El celular
puede esperar,
el tránsito no**