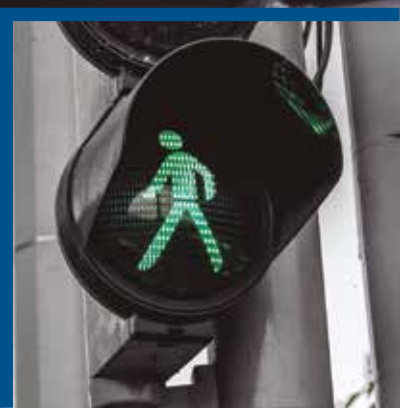
SEGURIDAD VIAL

EL OBSERVADOR SÁBADO 30 • DOMINGO 31 • OCTUBRE 2021 | SUPLEMENTO DE 12 PÁGINAS

Más conciencia



Desde Brasil

Campaña Mayo Amarillo: ¿qué significa el lazo de este color en Uruguay?

EL MOVIMIENTO MAYO AMARILLO SE EXTENDIÓ DESDE BRASIL A MÁS DE 20 PAÍSES PARA GENERAR CONCIENCIA SOBRE LA TRAGEDIA QUE REPRESENTAN LOS SINIESTROS DE TRÁNSITO; ESTE AÑO, EL LEMA ELEGIDO EN NUESTRO PAÍS INTERPELÓ SOBRE LAS DECISIONES QUE SE TOMAN A DIARIO

El Movimiento Mayo Amarillo nació en Brasil y se extendió a más de 20 países, entre ellos, Uruguay, con el objetivo de sensibilizar sobre las pérdidas humanas por siniestros de tránsito. La problemática es mundial: es la principal causa de muerte de jóvenes de entre 15 y 29 años, según datos de la Organización Mundial de la Salud. En nuestro país, alrededor de 500 personas mueren por año y más de 3.000 sufren lesiones graves.

LA MOVIDA INCORPORÓ A MILES DE PERSONAS, ENTRE ELLAS, A MUCHOS JÓVENES

#CÓMOTEMOVÉS REFUERZA EL VALOR DE LOS BUENOS HÁBITOS EN EL TRÁNSITO

Pese a que durante 2020 descendieron un 11,2% los siniestros de tránsito, así como un 7,3% los fallecidos respecto a 2019, la pérdida de vidas humanas por esta causa debe dolernos, preocuparnos y ocuparnos. Mayo Amarillo alerta sobre esta tragedia y busca movilizar a toda la ciudadanía, abarcando a los más diversos segmentos de la sociedad: organismos de gobierno, empresas, asociaciones, federaciones, sociedad civil organizada, para entre todos discutir el tema, realizar acciones de divulgación e información.

En 2016, por iniciativa de la Cátedra de Emergencias del Hospital de Clínicas, que planteó la propuesta a la Unidad Nacional de Seguridad Vial (Unasev), Uruguay se adhirió al Movimiento. A partir de allí, se adoptó el lazo amarillo como símbolo de atención y advertencia en el tránsito y en cada mes de mayo se dictan cursos de capacitación ciudadana e instrucción profesional, al tiempo que se difunde información de prevención a través de las redes sociales y medios de comunicación.

Cada año, a su vez, en Uruguay se involucra en esta acción un amplio espectro de organizaciones vinculadas con el tránsito, la movilidad, los seguros, el transporte, la seguridad vial, los medios de comunicación, la salud y las víctimas y familiares de siniestros de tránsito, entre otros.

La edición 2021 de Mayo Amarillo, denominada #CómoTeMovés, interpeló sobre las decisiones que se toman en el tránsito. Hay estudios que indican que más del 90% de los siniestros ocurre por negligencia humana, por ejemplo, por falta de atención o de obediencia a las señales.

Este año se eligió poner énfasis en factores de riesgo que potencian la posibilidad de tener un siniestro de tránsito como el cansancio y la fatiga y lo importante que es comprender los riesgos que implica la conducción bajo las señales de tener sueño mientras se conduce. El riesgo de protagonizar un siniestro de tránsito, se estima entre tres y ocho 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.

La campaña #CómoTeMovés tuvo el objetivo de reforzar el valor de los buenos hábitos en el tránsito como conducir atentos, descansados y respetando las normas claves del sistema, como es el de los límites de velocidad.

Se concibió el lema como una apelación a la reflexión de cómo cada uno usa y se integra a los espacios de tránsito y movilidad, más allá del rol que ocupe circunstancialmente en el mismo.

El doctor Fernando Machado, precursor del Movimiento Amarillo en el país, dijo en una conferencia: "Al parecer hemos aprendido a convivir con un 'virus' distinto, que ataca a nuestra población de manera insidiosa, que mata preferencialmente a gente joven, menores de 40 años, que enferma a miles por año: 25.114 afectados el año pasado, 3.050 de ellos graves".

DURANTE 2020 DESCENDIERON UN 11,2% LOS SINIESTROS DE TRÁNSITO

¿Por qué mayo? Porque el 11 de mayo de 2011 la Organización de Naciones Unidas lanzó la Década de Acción para la Seguridad Vial y pidió un fuerte compromiso a sus países miembros para sumar esfuerzos para lograr la reducción de la siniestralidad vial, trabajando multidisciplinariamente desde la salud, la educación, el transporte, entre otros.

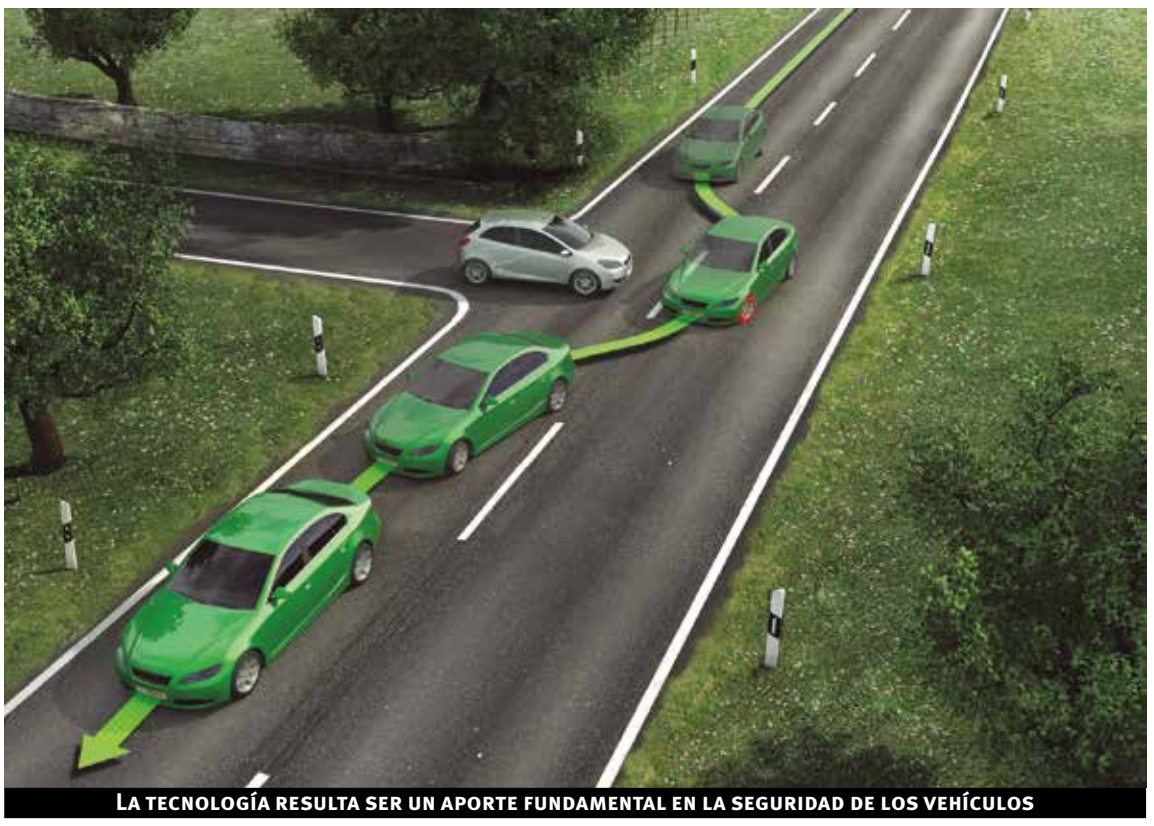
Medidas

Tecnología incorporada en vehículos para salvar vidas en el tránsito

HABLAR DE TECNOLOGÍA INSTALADA EN VEHÍCULOS ES HABLAR DE SEGURIDAD VIAL. EN LA ACTUALIDAD, MUCHOS SISTEMAS AYUDAN A MANTENER UNA CONDUCCIÓN MÁS SEGURA Y MÁS EFICIENTE Y TIENEN ESPECIAL IMPORTANCIA EN TRES RUBROS ESENCIALES: FRENADO, CONTROL DE VELOCIDAD Y CIRCULACIÓN

La tecnología en los automóviles es casi tan importante como lo que hay debajo del capó. Diversas elementos -desde los ya conocidos como los airbags o el sistema ABS hasta las nuevas tendencias como el frenado automático de emergencia y la conducción autónoma- brindan seguridad y protección a todos los pasajeros.

En esta nota repasamos las principales tecnologías al servicio de la seguridad en frenado, velocidad y circulación.



LA TECNOLOGÍA RESULTA SER UN APORTE FUNDAMENTAL EN LA SEGURIDAD DE LOS VEHÍCULOS

Frenado

En caso de una frenada brusca sin ABS (sistema antibloqueo de freno), las ruedas pueden bloquearse, se alarga la frenada y el vehículo queda sin dirección. Aunque se gire el volante, seguirá recto. En cambio, con ABS las ruedas permanecen con movimiento. Esto mantiene la capacidad de esquivar un obstáculo o evitar una colisión.

Pero hay una tecnología más avanzada: el sistema electrónico de control de estabilidad (ESP). Este interviene para que el vehículo no pierda la trayectoria ante una situación imprevista o error de conducción. Mide las revoluciones de las ruedas, el giro del coche sobre su propio eje y el giro del volante. Un microprocesador compara este comportamiento con la acción del conductor sobre el volante y frena alguna de las ruedas para facilitar el giro o evitar el derrape.

Otra tecnología disponible son los controles de tracción (ASR) que pueden calcular el número de vueltas de cada rueda y compararlas entre sí. Si una de ellas se acelera, se empieza a producir una pérdida de tracción y entonces se aplica una ligera presión de freno en la rueda que patina o se reduce la potencia del motor aunque se siga pisando el acelerador.

Velocidad

El Control de Crucero Adaptativo (ACC) consta de un radar colocado en la parte delantera y tiene el objetivo de calcular la velocidad del auto precedente para ordenar a la computadora de abordo mantener una velocidad constante que permita guardar una distancia segura. Los sistemas más avanzados son capaces de hacer cambios de marcha automáticos, detener el coche por completo y volver a iniciar la marcha sin la intervención del conductor.

El mismo radar es capaz de detectar vehículos parados. Si la colisión es inminente, activa un aviso que puede ser acústico, visual o una combinación de ambos para alertar de que se debe dejar de acelerar y accionar los frenos. Los sistemas de alerta por alcance más sofisticados pueden preparar los elementos de seguridad pasivos, pretensando los cinturones de seguridad y cerrando ventanillas para aumentar la eficacia de los airbags.

Circulación

La seguridad de un vehículo se ve mejorada por otras tecnologías como el Sistema de alerta por cambio involuntario de carril (por el cual el conductor recibe un aviso cuando se detecta esta maniobra); el Sistema de detección de fatiga (que dispara señales acústicas para evitar un estado de somnolencia o cansancio) y el Control del ángulo muerto (cámaras en los espejos retrovisores exteriores o radares ubicados en los paragolpes controlan si un vehículo ocupa lo que se denomina el "ángulo muerto").

También están disponible el Sistema de reconocimiento de señales, las luces adaptativas (compuestas por sensores que detectan las luces del resto de los vehículos en circulación y decide cuándo cambiar las luces de cruce), el Control de presión de neumáticos (TPMS), la instrumentación proyectada en el parabrisas o HUD (Head-Up-Display) y el Sistema anti-atropellos.

> EL ESP SERÁ OBLIGATORIO EN URUGUAY A PARTIR DE 2022

Los límites de la tecnología

Estos sistemas hacen que la conducción sea más fácil y segura, pero sigue siendo necesario poner toda la atención en la calle o carretera. Disponer, por ejemplo, de un sistema que controla la presión de los neumáticos no exime de hacer esta comprobación periódicamente en el taller mecánico; ni un asistente de frenada nos libera de la obligación de usar el freno si la circunstancia lo requiere.

Service

Neumáticos, frenos, aceite y más... ¿Cada cuánto hay revisar el coche?

EL MANTENIMIENTO PERIÓDICO Y LAS REVISIONES PREVENTIVAS EN UN TALLER MECÁNICO ESPECIALIZADO GARANTIZAN LA SEGURIDAD DE LOS PASAJEROS, EL CONSUMO ADECUADO DE COMBUSTIBLE Y SUELEN EVITAR DESPERFECTOS POSTERIORES

Todo vehículo debe pasar por revisaciones periódicas en un taller especializado para cerciorarse del correcto funcionamiento en cuestiones básicas en el motor como fluidos y sus posibles pérdidas (aceite, líquido de caja, líquido de dirección, líquido de frenos, líquido refrigerante) y filtros (aceite, aire, combustible, cabina), bujías y correas, estado de batería y carga del alternador, amortiguadores, frenos y neumáticos, entre otros aspectos de vital importancia.

Una revisación técnica -imprescindible, por ejemplo, antes de comenzar un viaje por carretera- debe incluir controles al funcionamiento del sistema de luces y limpiaparabrisas. Todo esto brindará seguridad a la hora de circular por el tránsito.

De forma preventiva, es recomendable realizar una visita al taller mecánico a los 5.000 kilómetros, luego a los 10.000 kilómetros y, a partir de ahí, repetirlas cada 15.000 o 20.000 kilómetros.

LOS EXPERTOS SIEMPRE RECOMIENDAN UN CONTROL REGULAR Y NUNCA SALTEARSE LOS SERVICIOS PERIÓDICOS

Cuidar los neumáticos

Hay muchos factores que indicen en la duración de los neumáticos: la temperatura, el mantenimiento, la carga, la velocidad, la presión, entre otros. Es fácil detectar su desgaste. Hay dos detalles fundamentales: la presión (cada coche tiene su presión recomendada) y el dibujo, además de la alineación y el equilibrado.

Una presión excesiva hace que el auto tenga menos superficie de contacto con el asfalto, lo que compromete gravemente la seguridad de los pasajeros. La presión baja hace que el vehículo no circule con agilidad y aumenta la distancia de frenado. Unos neumáticos en mal estado favorecen el fenómeno aquaplaning.

Si en una revisión se descubre que el relieve de los neumáticos es inferior a los tres milímetros, es hora de reemplazarlos.

Cuidar los frenos

¿Cuándo hay que cambiar las pastillas o los discos? Las pastillas de freno habitualmente suelen durar entre 30.000 y 45.000 kilómetros, aunque su desgaste es muy variable y depende del tipo de conducción y de las características del vehículo. Los discos precisan ser sustituidos entre los 100.000 y los 120.000 kilómetros.

Los síntomas de desgaste aparecen cuando se nota un recorrido anormalmente más largo cuando se pisa el pedal de freno; también si se advierten vibraciones o un tacto de consistente diferente al habitual.

El estilo de conducción puede retrasar bastante la sustitución de los elementos relacionados con los frenos. Lo mejor es adoptar una conducción suave, sin fuertes aceleraciones y frenazos. Es mejor pisar con decisión el freno al principio y soltarlo progresivamente de menos a más que mantenerlo mucho tiempo pisado. Esto hará que no se sobrecaliente el sistema de frenos y hará más eficaz la maniobra.

Cuidar los amortiguadores

Junto con los neumáticos y los frenos, los amortiguadores forman un conjunto fundamental para la seguridad del vehículo. Estos facilitan la estabilidad, absorben las irregularidades del terreno e intervienen en el frenado. Su desgaste no se aprecia a simple vista, así que conviene revisarlos cada 20.000 kilómetros.

Cuidar el aceite y los filtros

El aceite es un elemento esencial porque lubrica el motor y suaviza su rozamiento. Como se ensucia y pierde sus propiedades y más allá de los 15.000 kilómetros ya no rinde como debería, se recomienda su remplazo. Al mismo tiempo debe sustituirse el filtro, que acumula aceite viejo y muchas impurezas, y el lubricante debe tener la densidad indicada para el motor.

> UNOS NEUMÁTICOS EN MAL ESTADO FAVORECEN EL FENÓMENO AQUAPLANING

El filtro del aire garantiza que el aire que llega al motor no contiene impurezas, de modo que la combustión se realiza en condiciones óptimas. Su vida útil depende de la limpieza del aire en el que se mueva el coche, pero conviene cambiarlo cada 15.000 kilómetros, aproximadamente.

En los vehículos a nafta, el filtro del combustible debe cambiarse entre los 40.000 y los 80.000 kilómetros; en los diésel, el cambio es recomendado cada 30.000 o 60.000 kilómetros.

Según un informe

Autos eléctricos, mucho más seguros

NO LLEVAR LÍQUIDOS INFLAMABLES NI DEPENDER DE LA COMBUSTIÓN HACEN MÁS SEGUROS ESTOS VEHÍCULOS, CON MENOS RIESGOS DE INCENDIO O EXPLOSIÓN

Los vehículos eléctricos son más seguros que los de nafta o diesel, según un informe de The EV Safety Advantage – #CleanTechnica Report, que analizaba la información sobre autos eléctricos y la seguridad de estos coches.

Los autos eléctricos deben pasar los mismos controles que los de combustión; entre estos controles se encuentran también los de seguridad. Así que los ingenieros deben desarrollar estos vehículos con la seguridad por bandera.

Así, por ejemplo, en algunos modelos de coches eléctricos las baterías (que son una parte estructural del automóvil) están colocadas muy bajas. Esto no solo mejora la dinámica del automóvil sino que hace que el marco sea más rígido, lo que aumenta su integridad estructural.

Se trata de una estrategia que también se sigue en el mundo de las carreras en los autos de Fórmula E y Fórmula 1, donde los motores y las baterías forman parte de la estructura de los vehículos. Además, la colocación de las baterías es clave para reducir el centro de gravedad, lo que también contribuye a mejorar su seguridad.

El hecho de que los eléctricos no tengan líquidos inflamables ni dependan de la combustión de los mismos hace también que este tipo de vehículos puedan presumir de ser más seguros, dado que tienen un menor riesgo de grandes incendios o explosiones.

El frenado regenerativo

No obstante, cabe decir que las medidas de seguridad que se pueden encontrar en un auto eléctrico también se encuentran en uno de combustión. Sin embargo, hay una característica que solo está en aquellos que funcionan con baterías, que podría tener un impacto en la seguridad.

Se trata del frenado regenerativo. Aunque no es específicamente una función de seguridad (está diseñado para recuperar la energía perdida para recargar la batería), se inicia en cuanto el conductor levanta el pie del acelerador, momento en el que el auto empieza a frenar en mayor o menor grado.

EFE

HASTA RAFAEL NADAL PRESENTÓ UN VEHÍCULO ELÉCTRICO

Es decir, que en el caso de que alguien frene para tratar de evitar un accidente, un automóvil enchufable empezará a frenar una fracción antes.

Equipamiento de serie

Otros estudios referentes a la seguridad de los vehículos eléctricos, hablan que vienen con alto equipamiento de serie. Los vehículos con propulsión eléctrica suelen tener precios más elevados que sus semejantes equipados con motores de combustión. Por ese motivo es normal que los fabricantes incluyan un amplio equipamiento de serie que haga más atractivo al automóvil a ojos del consumidor. Este tipo de complementos no solamente son estéticos, sino que también se trata de tecnología y servicios que incrementan la protección.

Son más pesados: pese a que los fabricantes están desarrollando baterías cada vez más compactas, las pilas y motores de un automóvil eléctrico hacen que pese más frente a sus homólogos de nafta o diesel. Este dato no es positivo si se considera que hace necesario utilizar más energía para moverlo, pero sí que es interesante cuando se habla de la seguridad de un coche eléctrico porque lo convierte en más estable.

Menor riesgo de vuelco: como continuación del punto anterior, es conveniente señalar que el peso de esta gama de modelos se suele expandir de manera uniforme en la parte baja, la cual está más cercana al suelo.

Un fácil mantenimiento: un factor relevante de la seguridad de un coche eléctrico es que este tipo de automóviles no tiene tantos problemas mecánicos como las alternativas realizadas con combustibles fósiles.

Pare

Cuáles son los cuatro tipos de señales de tránsito y cuáles son sus funciones

CONOCER LAS SEÑALES DE TRÁNSITO Y SU SIGNIFICADO ES FUNDAMENTAL PARA UNA CONDUCCIÓN SEGURA Y CONFORME A LA LEY; AQUÍ CÓMO RECONOCER LAS MÁS IMPORTANTES SEGÚN SU FORMA, COLORES Y CARACTERÍSTICAS

Conocer las Señales de Tránsito de Circulación es fundamental para una conducción segura y conforme a las normativas. Hay cuatro tipos según su función: señales reglamentarias, señales preventivas, señales informativas y señales luminosas. Cada uno tiene su forma, colores y características propias, lo que hace que sean reconocidas de forma rápida.

Saber interpretar las señales y conocer su significado es indispensable para conducir con seguridad, evitar accidentes y sanciones, como es el caso de las señales que marcan las velocidades máximas por una determinada vía.

D. BATTISTE

CADA CARTEL, SEÑAL Y PALABRA TIENEN SENTIDO: RESPETARLOS ES LO PRIMERO

Señales reglamentarias

Su función es dar prioridad de uso de las vías y establecer prohibiciones, restricciones, obligaciones y autorizaciones. Su transgresión constituirá una infracción a las normas del tránsito.

Las señales verticales de prioridad son las que regulan el derecho preferente de paso. Las más conocidas son PARE y CEDA EL PASO. La primera, de forma octogonal, indica que el vehículo debe detenerse completamente ante la próxima línea de detención y ceder el paso a los que circulen por la vía que cruza. La segunda, con forma de triángulo invertido, indica la obligación de ceder el paso a los vehículos que circulan por la vía a la que pretendemos incorporarnos.

Las señales de prohibición de entrada tienen forma circular, con color blanco y el borde rojo, a excepción de la señal de "contramano" (o "entrada prohibida"), que tiene el fondo rojo y una franja horizontal blanca.

Estas marcan terminantemente la prohibición de acceso a una vía. Alguna de ellas son: Prohibido seguir adelante; Prohibido girar a la izquierda o derecha; Prohibido girar en U; Prohibido estacionar; Prohibido estacionar y detenerse; Prohibido adelantar; Prohibido el cambio de carril, entre otras.

Las señales de restricción de paso son blancas, con forma circular y de borde rojo. Prohíben o limitan el acceso de vehículos desde el mismo lugar en el que están situados. Por ejemplo: Altura máxima permitida o Longitud máxima permitida.

Señales de advertencia de peligro

Su objetivo es advertir sobre peligros potenciales o cuidados que hay que tener en un espacio particular. Con color amarillo y símbolos y letras negras, advierten de un peligro con suficiente antelación para que se pueda actuar con tiempo. Aquí figuran las señales que avisan, por ejemplo, sobre una curva pronunciada, una curva peligrosa, un camino sinuoso, zona escolar, cruce de peatones, paso de ganado, entre otras.

Señales informativas

Su objetivo es guiar e informar sobre la vía, para así tomar una dirección y llegar al destino. Dan información sobre sitios, servicios, distancias, etc. Este es el caso de las señales para desvíos, señalización de hospitales, vías para ciclistas, nombre de calles y lugares de interés turístico, entre otras.

Señales luminosas

Su objetivo es indicar cuándo y dónde un vehículo o un peatón deben detenerse o avanzar. Aquí se incluyen los semáforos, las balizas, los semáforos destellantes (indican un centro de enseñanza cercano), los semáforos direccionales y los semáforos peatonales.

Señales en el pavimento

Pocas personas las reconocen como señales de tránsito pero brindan información importante para el conductor. Marcadas en el asfalto, pueden ser de dos tipos: amarillas o blancas.

Las líneas amarillas indican que cada carril va en un sentido diferente; sin son dos líneas continuas, quiere decir que no se debe adelantar vehículos; sin son fragmentadas, esta maniobra está autorizada. Las líneas blancas sirven para dividir los carriles que van hacia un mismo sentido. Al igual que las amarillas, si son continuas significa que se no se puede adelantar.

Circular con seguridad

Muchas veces ocurre que, cuando se conducen muchos kilómetros, la concentración se resiente y la mente pasa a conducir de forma 'automática'. Sin embargo, es realmente importante mantener la atención y fijarse en todas las señales de tráfico, ya que pueden prevenirnos de situaciones potencialmente peligrosas.

Siniestros

Preocupación por niveles de muertes

LOS VALORES DEL PRIMER SEMESTRE DE 2021 SE ENCUENTRAN 10,5% POR ENCIMA DE LOS REGISTRADOS EN 2020, NÚMEROS DE LA PREPANDEMIA

A mediados de octubre, la Unidad Nacional de Seguridad Vial (Unasev), divulgó las cifras de los siniestros de tránsito del primer semestre de este año, período en el que hubo 221 personas fallecidas por esa causa. Una seguidilla que preocupa a las autoridades, que buscan reforzar los controles y generar mayor conciencia entre la población.

En cuanto a las muertes en el tránsito, los valores del primer semestre de 2021 se encuentran 10,5% por encima de lo registrado en 2020. Son cifras similares a las alcanzadas en 2019, cuando 222 personas murieron en siniestros en el primer semestre. Desde el 6 de setiembre hasta el 11 de octubre, se cobró la vida de 16 personas.

Si bien en este primer semestre del año registró ese aumento de muertes que las contabilizadas en 2020, la tendencia de muertes en el tránsito venía siendo a la baja. En 2013 hubo 290 fallecidos en el primer semestre y luego la cifra fue cayendo hasta tocar fondo en 2019, cuando se constataron 222 muertes en los primeros seis meses del año. En 2020, cuyo primer semestre estuvo caracterizado por la drástica disminución de la movilidad, hubo 200 fallecidos. Este 2021 muestra un incremento de 21 muertes en los primeros seis meses del año.

Por otra parte, se registraron 8.348 siniestros de tránsito, de los cuales 6.944 corresponden a siniestros leves, 1.202 a siniestros graves y 202 a siniestros fatales.

Aunque no es posible relacionar la reciente ola de accidentes a una sensación de fin de la pandemia ni a la mayor movilidad, desde Unasev destacaron que durante los momentos más estrictos de la emergencia sanitaria no era conveniente realizar campañas de concientización puesto que el mensaje era el "quedarse en casa". Una vez que esa situación cambió, retomaron la actividad.

En cuanto al alcohol, el 7% de los conductores involucrados en siniestros de tránsito dieron positivo a la espirometría.

El presidente de la Unasev, Alejandro Draper, manifestó, a su vez, que aún no han podido acceder a cifras que indiquen cuántos siniestros ocurren producto de la distracción. Draper está seguro de que "son impactantes", tal como los siniestros producto del exceso de velocidad.

C. LEBRATO

EL 7% DIÓ POSITIVO A LA ESPIROMETRÍA EN EL PRIMER SEMESTRE DE 2021

De este modo, la Unasev continuará dando charlas educativas y conferencias en Montevideo y en el interior del país.

Además, seguirá formando a las unidades locales de seguridad vial que monitorean la situación específica de determinados puntos del país.

1.500 millones de dólares

De acuerdo a la Unasev, el país gasta US$ 1.500 millones anuales en accidentes de tránsito. "Una lesión permanente o una muerte son maneras de empobrecer el país", sostuvo Arturo Borges, presidente del Instituto de Seguridad y Educación Vial (ISEV), en diálogo con 970 Noticias de radio Universal.

Con respecto a las políticas de Estado para disminuir estos accidentes, Borges afirmó que, si bien hay normativas y leyes suficientes, "lo que hay que conseguir es que se apliquen".

Entre las medidas necesarias a aplicar, subrayó la falta de formación de los docentes de manejo. "Para que los nuevos conductores resuelvan los riesgos o perciban riesgos a tiempo", indicó. Además dijo la falta de un criterio único de toma de exámenes de conducir y de fiscalización entre las distintas intendencias del país.

Lucas Facello

“Las normas son sencillas; lo difícil es que la gente se empodere de ellas”

LA REDACCIÓN DE LAS REGLAMENTACIONES DE TRÁNSITO SON CLARAS Y FÁCILMENTE COMPRENSIBLES PARA TODOS, PERO FALTA QUE CADA UNO LAS ADOPTE PLENAMENTE, ASEGURA ESTE EXPERTO EN SEGURIDAD VIAL QUE HA TRABAJADO EN LAS INTENDENCIAS DE MONTEVIDEO, MALDONADO Y PAYSANDÚ

Toda una vida dedicada a la seguridad vial. Un experto en el tema que lo ha llevado a trabajar en diferentes partes del país. En Montevideo, donde nació, en Maldonado y ahora mismo en Paysandú, donde es el actual director de Tránsito de esta Intendencia.

Lucas Facello, de 58 años e ingeniero civil –opción vial–, se apasiona al hablar sobre esta temática, de la que conoce a fondo y sobre la que ha estudiado en profundidad. Todo un referente y quien ha capacitado a cientos de agentes de tránsito, docentes de educación primaria y secundaria, conductores profesionales, inspectores, policías y cuerpos de legisladores.

“Cuando estudiaba en la facultad, en el último año había una materia relacionada con el tema de diseño de carreteras y demás; en sexto año de ingeniería. Y en una primera parte de la materia de diseño de carreteras, había que hacer un conteo de tránsito para determinar cuál era el mejor tipo de pavimento. Me picó eso, me dije: ‘qué lindo’. Estamos hablando de finales de la década de 1990, cuando poco se hablaba de señalización”, relata Facello.

M. CABRERA - EL TELÉGRAFO

LUCAS FACELLO ES EL ACTUAL DIRECTOR DE TRÁNSITO DE LA INTENDENCIA DE PAYSANDÚ

> “CADA PUEBLO TIENE LOS MUERTOS EN SINIESTRALIDAD QUE PUEDE SOPORTAR”

Contó que luego tuvo “la suerte” de trabajar en un proyecto de la OEA para “mejorar o racionalizar” el transporte en Montevideo, que coincidió con sus últimos años en la Facultad de Ingeniería de la Udelar. La OEA lo contrató para realizar conteos de tránsito, algo que se hacía muy poco y por lo que estuvo trabajando en la Intendencia capitalina.

En esos momentos, de cambio en el gobierno departamental, con la asunción del primer gobierno del Frente Amplio liderado por Tabaré Vázquez, arribó una misión alemana y comenzaron a sucederse los congresos sobre seguridad vial. “Me empezó a interesar muchísimo, con técnicos alemanes y otros brasileños”, recordó Facello.

Mientras seguía vinculado a la OEA, abordó cursos de maestría de tránsito y transporte en la Universidad Federal de Río de Janeiro y de actualización profesional en San Pablo. “Cuando volví a Uruguay, comencé a trabajar en la Facultad de Ingeniería y a trabajar el tema tránsito, y así surgió una posibilidad de un cargo en la Intendencia de Maldonado, gobernada en ese momento por Domingo Burgueño Miguel, en su segundo mandato. “Me dio mucha sorpresa este cargo de director de Tránsito, cuando en ese momento también trabajaba para el gobierno de Montevideo gobernado por Mariano Arana”, dijo.

Su paso por la Dirección de Tránsito fernandino transcurrió entre 1995 y 2000, y luego ocupó el cargo de director nacional de Transporte y fue presidente de la Comisión Nacional de Prevención y Control de Accidentes de Tránsito.

En el período en Maldonado, Facello se abocó a la ingeniería de tránsito, en el diseño de rotondas, en soluciones viales, en flechamientos y, en una “parte muy importante”, en el manejo del cuerpo de inspectores. “A través de congresos se va explicando aprendiendo cosas, y a partir de ahí salen publicaciones, congresos internacionales”.

Como titular de la Comisión Nacional de Prevención y Control de Accidentes de Tránsito, estuvo un tiempo en España, con el objetivo de absorber todo lo que se estaba haciendo en Europa en seguridad vial. “Quería acercar esa posición europea sobre ese avance de España en esa década, copiando los ejemplos alemanes y franceses, y como tratar el tema de seguridad vial, la inspección, el control, el permiso para conducir. Así, en España empezaron a bajar las cifras de siniestralidad rotundamente”.

Empoderamiento

Pero, ¿qué pasa en Uruguay, donde los números de víctimas por siniestros de tránsito no bajan? “Los bueno que tiene el tránsito es que las normas son muy sencillas de redactar, pero lo más difícil es que la gente se empodere de ellas”, aseveró, con pesar, Facello.

“Te das cuenta que el tema tránsito tiene un componente social muy grande. Podés tener las normas más prolijas y sencillas, como tiene Uruguay, de las más abarcativas de Américas Latina; sin embargo, si vamos al cumplimiento, estamos lejos”, continuó en el mismo tono.

“En Uruguay no puedo hablar por celular si estoy cruzando la calle, pero esto no se controla; que exigen espejos en la bicicleta y casco al conductor. Es muy raro de ver. Cuando vamos a la fiscalización y al control, todavía sigue estando en el debe eso y otras cosas”, ahondó el jerarca que, dentro de sus ideas, está la reglamentar un permiso por puntos.

Este asunto “apasionante”, ha llevado a Facello a aprovechar los ratos libres para leer manuales de otros países. Algo que lo ha hecho convencer sobre algo: “Cada pueblo tiene la cantidad de muertos y heridos en siniestralidad vial que puede soportar. Si verdaderamente interesara el tema en Uruguay, hace mucho tiempo que tendríamos que haber llegado a una cifra de 100 muertos por año, que ya esto de por sí es un absurdo. Pero tener 400, es cuatro veces más absurdo. Sabemos que en un año, o en un año y medio, haciendo lo que corresponde, realmente podemos tener una gran reducción. Pero salvo en temas puntuales, no hemos avanzado”.

> “EL TEMA TRÁNSITO TIENE UN COMPONENTE SOCIAL MUY GRANDE”

Facello subrayó que se trata de un asunto “cultural”, no obstante, cree que se “puede responder” con medidas. “Es un tema que tiene que ver con la cultura del uruguayo, y tiene que ver mucho que si lo hacemos muy bien lo podemos resolver muy rápido. Lo comparo con el dengue, casi no sabíamos lo que era cuando apareció, poco y nada. Pero la gente se empoderó de ese tema y lo afrontó. Pero con el tema accidentes no resulta así, no vamos aprendiendo. No cambiamos esa realidad, por más que busquemos culpables”, se lamentó.

Puso como ejemplo los horarios de entrada y salida de las instituciones educativas, una instancia en la que el tránsito no suele observarse muy tranquilo. “Qué es lo que más importa en la sociedad: los niños. En los horarios de entrada y salida de las escuelas todos como sociedad deberíamos hacer ‘ommm’. Pero es cuando se ven las peores maniobras”.

ÁNGELES DE LA GUARDA

Lucas Facello hizo referencia también a la aplicación de las multas y al papel de los inspectores de tránsito, muchas veces vistos como el mal a evitar y a los que hay que despreciar. “Existe una percepción social negativa respecto a los inspectores de tránsito, que son los verdaderos ángeles de la guarda. Son el último aviso”, dijo.

“Como sociedad nos está faltando dar algunos pasos, pero creo que vamos por buen camino. Lo de control es básico. Tratar que el control sea policial, por el respeto, y hacer saber que estás salvando vidas”, prosiguió.

También, “mucha educación vial, mejorar las calles, hacer un montón de cosas; pero siempre va a haber un porcentaje sobre el que realmente hace efecto el control. Lo de la libreta por puntos es una gran medida” en ese sentido.

Facello añadió que resulta indispensable, ante el gran aumento del parque automotor en todo el país, focalizarse en “mover gente y no vehículos”. Para ello, la mejora del transporte público es determinante. “Las ciudades tienen que empezar a hacer una gran apuesta al transporte colectivo. Hay menos contaminación, menos uso de combustibles”.

Este jerarca ha participado en cientos de proyectos de ingeniería de tránsito en diferentes ciudades de Argentina y Uruguay. Se ha especializado en trabajos de evaluaciones de accesibilidad, tránsito, estacionamiento y terminales de transporte de pasajeros y carga por medio terrestre y centros comerciales.

Aspiración

En busca de una Unasev del norte

UN GRUPO SALTEÑO CREADO EN 2008, SE REUNIÓ CON LA UNASEV PARA ACERCAR POSICIONES CON EL MISMO OBJETIVO: FRENAR LOS SINIESTROS

Las víctimas por accidentes de tránsito pululan por todo el país: en las ciudades y pueblos, y en las carreteras. En 2008, en Salto, nació el grupo RUTAS, de la mano de madres, padres y familiares de personas que fallecieron en siniestros de tránsito. Tienen la clara intención de generar una Unasev (Unidad Nacional de Seguridad Vial) en el norte del país.

Para ello, a principios de octubre, este grupo, que integra la Red Nacional de Familiares y Víctimas del Tránsito, recibió en la capital salteña al presidente de la Unasev, Alejandro Draper.

En diálogo con el diario Cambio de Salto, una de las integrantes del grupo RUTAS brindó detalles acerca de esta asociación y explicó los pasos a seguir.

Alba Curbelo, madre de Gonzalo Sosa fallecido en un siniestro de tránsito, manifestó que su agrupación la conforman, además de los familiares de accidentados, amigos, compañeros y psicólogas.

"Se constituyó un hermoso grupo que por una causa se unió en busca de respuesta por siniestros de tránsito, en evitar y prevenir, y logramos llegar a distintos puntos del país y creando una red, hoy Red Nacional de Víctimas y Familiares de Siniestros de Tránsito", destacó.

En relaciones a las acciones puntuales que aborda el grupo RUTAS, Curbelo dejó en claro que la misión es llegar a todos, sin distinción de ideologías políticas y religiosas. "Siempre por la causa en busca de promover políticas de Estado por esta pandemia invisibilizada pero que sus consecuencias subsisten con secuelas psicológicas y físicas en muchos en el post siniestro", aseveró.

Curbelo afirmó que también integran la Mesa Interinstitucional de Tránsito, en la que aportan con materiales para "visibilizar el trabajo y compromiso que como víctimas no queremos que a nadie más le pase".

GENTILEZA DIARIO CAMBIO

El grupo RUTAS se reunió con el presidente de la Unasev

El encuentro con Alejandro Draper, titular de la Unasev, se dio en el Palacio Córdoba de Salto; el jerarca estuvo acompañado por directores y el coordinador, además de haberse contado con la presencia del comisario Alexander Tironni de Policía Nacional de Tránsito, los integrantes de la Mesa Interinstitucional, autoridades departamentales y de la Red Nacional de Víctimas.

"Se realizó un encuentro con el fin de intercambiar formas de trabajo con las ULOSEV (Unidades Locales de Seguridad Vial) de todo el país", informó Curbelo.

En ese encuentro, Draper les adelantó que "próximamente" podría confirmarse una Unidad Nacional de Seguridad Vial, zona Norte, "aquí en nuestra ciudad con el fin de regionalizar con otros departamentos de esta zona y de descentralizar para tener un contacto más allegado con la región".

"También se acentuó el trabajo que venimos haciendo con el proyecto presentado el pasado año de Atención y Contención a Víctimas de Siniestros de Tránsito, el cual se está avanzando con convenios firmados; además se destacó el interés de estudiantes de Udelar Regional Norte, donde se dictaron cursos a estudiantes en Seguridad Vial, Siniestralidad y Post Siniestros y se obtuvo una recepción importante y que se va a replicar en la Universidad en Montevideo", continuó.

"El intercambio fortalece a que debemos continuar trabajando para que no te pase lo que nos pasó a nosotros tenemos un reto: salva vidas", concluyó Curbelo.

Fundación Gonzalo Rodríguez

“En nombre de la ausencia”, una campaña para generar conciencia

ESTE ES EL IMPACTANTE NOMBRE PARA UNA INTERVENCIÓN URBANA QUE SE TRASLADARÁ A DISTINTOS RINCONES DE URUGUAY Y QUE PRETENDE CONCIENCIAR SOBRE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO, QUE PROVOCARON CASI 400 MUERTES EL AÑO PASADO

ALEJANDRO DRAPER (UNASEV), ÁLVARO DELGADO (PRESIDENCIA) Y MARÍA FERNANDA RODRÍGUEZ

Como una de las tantas iniciativas que lleva a cabo desde sus inicios, la Fundación Gonzalo Rodríguez redobla esfuerzos para combatir los siniestros de tránsito, que solo en 2020 se llevó 391 vidas. Ahora, salió al ruedo “En nombre de la ausencia”, una nueva campaña de concientización, que cuenta con el apoyo del gobierno, y que fuera lanzada en la Torre Ejecutiva con la presencia del secretario de Presidencia, Álvaro Delgado, y del presidente de Unasev (Unidad Nacional de Seguridad Vial), Alejandro Draper.

“Es una campaña de intervención urbana. Se irá a distintas localidades del interior que tengan nombres propios, como San Ramón o San Jacinto. Se tapan los nombres personales con un nylon negro, como se tapan los cuerpos cuando hay siniestro fatal de tránsito”, relató María Fernanda Rodríguez, hermana del piloto fallecido a los 22 años en 2001 durante una carrera automovilística.

“Nos concentramos en la ausencia, en el día después. El fin de la intervención urbana es poner el tema en agenda. Desde la fundación estamos pidiendo que tengamos un plan de acción transversal, una política de estado, que estén involucrados los ministerios, intendencias, localidades; un plan de acción que esté alineado con los sistemas seguros, de la misma forma que todos los países que están avanzando en el tema”, continuó.

> “ME ENCANTARÍA DECIR QUE EN DOS MESES TENEMOS EL PLAN DE ACCIÓN”

Al ser consultada por el tiempo que falta para que esto pueda llevarse a cabo, apuntó que no lo sabe. “Me encantaría decirte que en dos meses tenemos el plan de acción como país, lo venimos pidiendo hace muchos años, seguimos insistiendo. Tengo combustible de sobra y tengo los nudillos duros para seguir golpeando puertas, así que lo voy a seguir”, enfatizó.

Aseguró que en Uruguay las autoridades deben exigirle a los fabricantes de vehículos y que deben existir regulaciones para “democratizar la seguridad”. “Es un tema de regulación y es la única manera que tenemos nosotros de democratizar la seguridad. Hoy hay muchos autos seguros pero son los de alta gama con opcionales. No es justo que si una persona tiene más dinero puede acceder a mayor seguridad”, dijo.

También resaltó la necesidad de tener carreteras más seguras y de cambiar los límites de velocidad en determinadas zonas urbanas.

“El sistema seguro que se crea buscar perdonar el error humano, y estos sistemas seguros buscan a través de la infraestructura y la tecnología mitigar el daño, evitar los fallecimientos y los heridos graves. Carreteras seguras, vehículos más seguros, medidas de seguridad básicas, sobre todo en las zonas urbanas donde circulan los más lo vulnerables”, ahondó.

La hora de oro

Rodríguez hizo referencia también de la asistencia al herido por siniestros, el minuto posterior, la hora de oro, que en el que Uruguay padece “una falta grande” en las carreteras nacionales. “Las probabilidades de encontrar un centro asistencia (inmediatamente después del accidente) son prácticamente nulas. Buscamos con estas acciones nacionales que este tema esté en la agenda, que se hable, que se debata en la prensa”, insistió.

La titular de la fundación comparó la reacción del público frente a la pandemia del covid-19, que lo hizo con rapidez, con un plan de acción y con cierta unidad. Lo mismo pide para afrontar la problemática de los siniestros de tránsito. “Ahora que sé que somos capaces de hacerlo, con más ganas en algo que se está cobrando la vida de los jóvenes y niños, cuya primera causa de muerte es esta. Una cosa totalmente inaceptable, más a una en una población envejecida como la nuestra”.

Con infraestructura adecuada y con el esfuerzo financiero que se requiere, se podrá avanzar en las medidas de seguridad, en las que los más vulnerables queden alejados de los factores de riesgo. “No podemos tener pasajes de camiones a 80 kilómetros por hora en lugares donde cruzan niños o zonas muy densas de peatones. Tenemos que tomar medidas, de las más sencillas como el horario de circulación, y trabajar sobre ellas”, subrayó Rodríguez.

A su vez, trajo a colación las acciones concretas que se han tomado en Montevideo, con las diversas cámaras de seguridad dispuestas en varios puntos de la ciudad, como en la rambla: “bajaron los fallecidos y los heridos graves”. “Eso es lo que buscan los sistemas seguros. Pero siembre va a haber errores, entonces la cuestión es qué podemos hacer para mitigar el daño. No queremos heridos graves, no queremos fallecidos”. Para concluir, opinó que las multas deberían cobrarse de inmediato, para que no se diluya el impacto de pagar por la infracción.

> “LA CAMPAÑA SE CONCENTRA EN LA AUSENCIA, EN EL DÍA DESPUÉS”

La Fundación Gonzalo Rodríguez, que tiene sedes en Uruguay, Argentina, Chile y Colombia, trabaja con los diferentes gobiernos e integra el comité consultivo para la seguridad vial de la ONU en Ginebra (Suiza).

INTERVENCIÓN EN TORRE EJECUTIVA: LOS AUSENTES POR LOS SINIESTROS DE TRÁNSITO

Control

Ciudad de la Costa suma más radares

EL DIRECTOR DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE CANELONES, MARCELO METEDIERA, DIJO QUE LA MEDIDA HA GENERADO CONCIENCIA EN LA POBLACIÓN

Hace un tiempo, allá por setiembre de 2019, la Intendencia de Canelones había iniciado una licitación que apuntaba a la gestión en la movilidad del departamento en términos del tránsito, con 34 puntos de control fijos y el mantenimiento de los dos radares móviles, a los efectos de controlar velocidad –con situaciones de picadas y puntos de encuentro–, matrículas, semáforos, etc.

Sin embargo, cayó la pandemia del covid-19 y hubo que "barajar y dar otra vez" los recursos del gobierno departamental, a decir del director de Tránsito y Transporte de Canelones, Marcelo Metediera. Se tuvo que hacer frente "a la contención social, en apoyar ollas y comedores". "Bajamos a partir de ahí la licitación y ahora tratamos de llegar al final del período generando etapas para ejecutar, paso a paso, lo planificado", subrayó.

Dentro de ese marco, están los cuatro radares que se acaban de instalar en la rambla de Ciudad de la Costa. "Una etapa inmediata será la instalación para tener radares en la avenida Giannattasio. Y así seguiremos trabajando en el resto del departamento", continuó Metediera.

"El criterio para instalación de los radares en la rambla de Ciudad de la Costa fue asociado a los lugares donde la velocidad cambia. Por ejemplo, si venís desde la Interbalnearia o desde Montevideo a 75 kilómetros por hora, y luego bajás a 60. En esos lugares vamos a seguir fiscalizando con los radares móviles, aunque ahora con el radar fijo tenemos cobertura las 24 horas del día todos los días", ahondó.

La idea de generar mayores controles en la movilidad del tránsito, radica en que esa zona "ahora es un paseo", se trata de una zona plenamente urbana y, por lo tanto, se requieren controles para que no se exceda la velocidad.

La colocación de estos radares en Ciudad de la Costa fue precedida por una "fuerte campaña de comunicación", según el director de Tránsito de Canelones. El jerarca está convencido que estas medidas generarán conciencia entre la población.

L. CARREÑO

ADEMÁS DE LOS RADARES FIJOS, SE CONTINUARÁ TRABAJANDO CON MÓVILES

"Los primeros días que se llevó adelante esta apuesta, sin multar, por la zona de Lucero registramos que 6.700 vehículos excedían la velocidad. Los últimos días de la prueba, antes de empezar a multar, bajó a 3.100. La gente incorporó eso y bajó el 50%. En todos los puntos lo mismo. Eso es importantísimo. Todavía no tenemos cerrado esta primera quincena, pero ojalá siga bajando; ese es el objetivo. Si no hacemos ninguna multa, mucho mejor, vamos arriba. Es la mejor forma de cuidarse".

Metediera dejó en claro que, más allá de estos cuatro radares fijos, se seguirá utilizando los dos radares móviles. "El doble control se mantiene", destacó. Además, en Ciudad de la Costa existen ocho instalaciones para los cuatro radares: esto quiere decir, que pueden rotar de posiciones. "Las movemos a nuestro antojo", dijo.

En zonas rurales

El ministro de Transporte y Obras Públicas, José Luis Falero, en entrevista con el programa Quien es quien de Canal 5, expresó que se trabaja en conjunto con la UNASEV para identificar "puntos rojos" en las rutas nacionales para hacer una planificación en la reducción de los riesgos de accidentes de tránsito en cruces peligrosos.

Dijo que se está haciendo un llamado a licitación para poner radares de velocidad en distintos puntos del país, en coordinación también con las intendencias. En su mayoría, serán radares ubicados cercanos a las zonas urbanas.

Desde nuestro comienzo,
tenemos una misión clara:

Proteger. Ayudar.

Comprometidos
con el bienestar de las personas.

Fundación
MAPFRE

#FM_Contigo