

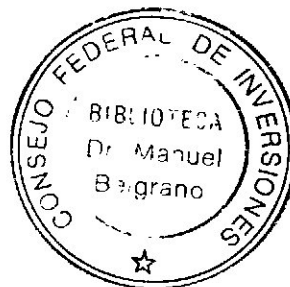
01/H. 32  
T 15  
II



**PROVINCIA DE TUCUMAN  
CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES**

**POLITICAS DE SEGURIDAD VIAL EN LA PROVINCIA  
DE TUCUMAN**

**INFORME FINAL  
AGOSTO DEL 2006**



**LIC. ERNESTO JORGE TENENBAUM**

**INDICE**

Introducción General	Pag. 5
Cuestiones de contexto	Pag.14
Marco Teórico General	Pag.24
1. Relevamiento de datos y análisis de la situación por áreas.	Pag.29
Area A: Accidentes	Pag.30
Marco Teórico- Accidentes	Pag.31
1.1 Relevamiento de datos estadísticos de siniestros relacionados con el tránsito	Pag.33
1.2 Análisis de las causas y factores que intervienen	Pag.54
1.3. Análisis de tramos/áreas de mayor siniestralidad	Pag.64
Area B: Control y Policía	Pag.75
Marco teórico relativo a control y policía en general	Pag.76
Marco teórico relativo a licencias de conducir	Pag.78
1.4. Datos respecto al accionar policial relacionados a seguridad vial	Pag.80
1.5 Análisis del accionar policial respecto a Seguridad Vial	Pag.87
1.6. Datos del procedo de otorgamiento de licencias: solicitadas vs. otorgadas.	Pag.90
1.7. Análisis respecto al tipo de examen, exigencias, personal examinador, etc.	Pag.93
Area C: Infraestructura Vial	Pag.99
Marco teórico infraestructura vial	Pag.100
1.8. Información acerca de criterios de diseño utilizados y mantenimiento de la infraestructura vial	Pag.102
1.9. Análisis del grado de cumplimiento respecto de los criterios actuales en seguridad vial	Pag.108
Area D: Educación	Pag.111
Marco teórico educación	Pag.112
1.10. Información del sistema educativo: programas existentes de educación vial en la provincia en los diferentes niveles educativos.	Pag.115
1.11. Análisis del contenido, vigencia y aplicación de los	



mismos y sus resultados.	Pag.117
1.12. Información respecto a la educación vial fuera del sistema educativo: Medios de comunicación, organizaciones sociales, grupos empresarios, etc.	Pag.121
1.13: Análisis del interés existente en estos grupos de la sociedad por participar activamente en la educación vial.	Pag.128
Area E: Salud	Pag.130
Marco teórico salud	Pag.131
1.14. Información en el sistema de salud: accesibilidad a estadísticas siniestros, datos propios, plantel e infraestructura existente.	Pag.133
1.15: Análisis respecto de la atención prestada a la temática de los siniestros viales por el sistema de salud, y su capacidad de respuesta (planes de acción frente a accidentes).	Pag.138
Area F: Legislación	Pag.145
Marco teórico legislación	Pag.146
1.16 Información acerca de la normativa legal existente en materia de seguridad vial: instrumentos otorgados por ley a cada institución involucrada.	Pag.148
1.17: Análisis del grado de utilización, por parte de cada una de las instituciones involucradas, de las facultades relacionadas por la ley relacionadas con la Seguridad Vial.	Pag.152
Area I: Instituciones	Pag.154
Marco teórico instituciones	Pag.155
1.18: Análisis de los instrumentos legales posibles para la creación de un organismo ejecutivo coordinador de las acciones relacionadas con la Seguridad Vial.	Pag.157
1.19. Información acerca de las estructuras orgánicas de las instituciones involucradas y sus roles en materia de acciones relacionadas con la Seguridad Vial, a nivel municipal y provincial.	Pag.159
1.20: Análisis de la posibilidad de establecer ámbitos de trabajo conjunto y coordinado.	Pag.169
1.21. Información respecto de la participación de la Provincia de Tucumán en las iniciativas nacionales en la materia.	Pag.172

1.22: Análisis del grado de compromiso con dichas iniciativas de Seguridad Vial Nacional.	Pag.177
1.23. Estudio de los recursos que se destinan hoy a Seguridad Vial en la Provincia	Pag.179
2. Diagnósticos	Pag.181
2.1. Diagnóstico de la situación, basado en los análisis previos, para cada área considerada.	Pag.182
2.2: Diagnóstico de la situación para el conjunto del sistema de Seguridad Vial.	Pag.187
3. Recomendaciones	Pag.189
3.1: Recomendaciones, basadas en los diagnósticos previos, para cada área considerada.	Pag.190
3.2: Recomendaciones, basadas en los diagnósticos previos, para el conjunto del sistema de Seguridad Vial.	Pag.194
3.3: Recomendación acerca de cuales serían las instituciones indicadas para liderar un accionar conjunto, sistémico y permanente.	Pag.196
3.4: Verificación acerca del interés y posibilidad de realizar un Proyecto Piloto en alguna zona de la Provincia, involucrando todos los elementos necesarios.	Pag.198

# **INTRODUCCION GENERAL**

## INTRODUCCIÓN GENERAL

En este informe final hemos introducido, a manera de contexto, datos generales de la Provincia de Tucumán, y datos relacionados en forma directa con la materia que nos ocupa. También hemos creído necesario incluir un marco teórico general, así como un marco teórico para cada una de las áreas del trabajo.

La primera parte incluye el relevamiento de datos y análisis de la situación por áreas:

### A) ACCIDENTES

#### 1) Tasas

Muertos y heridos en accidentes de tránsito por provincia. Total del país 1999-2003. Fuente: INDEC. Muertos por Provincia 1996- 2005. Fuente: Luchemos por la vida. Hechos de tránsito por horario de ocurrencia. Víctimas fatales por habitante. Víctimas fatales por vehículo. Hechos de tránsito Primer semestre del 2005.Fuente: RENAT. Estadísticas de accidentes producidos durante el año 2005 y 2006. Fuente: Gobierno de la Provincia de Tucumán. Víctimas fatales de la Provincia. Consejo Federal de Seguridad Vial. Planillas policiales que contienen los eventos acaecidos, sin análisis ni resumen.

#### 2) Problemas con los datos

Los datos siniestros de la Provincia de Tucumán presentan disparidades.

#### 3) Análisis de los datos

Destacamos:

- La gran cantidad de colisiones, especialmente en la capital provincial, en la cual se encuentran involucradas motocicletas.
- La gran difusión de motocicletas tipo enduro, que no están diseñadas para el tránsito en vía pública.
- Existe una muy importante cantidad de automóviles en mal estado.
- Muchos vehículos de transporte público están en mal estado.

- Gran cantidad de siniestros se produce en horario nocturno, especialmente Jueves, Viernes y Sábado, con víctimas mayoritariamente jóvenes.
- Factor específico de la Provincia de Tucumán: el transporte de caña de azúcar.

#### 4) Rastras cañeras

Resumen de accidentes. Diferencias entre datos de autoridades y productores.  
Conflicto.  
Artículos periodísticos referidos al tema.

#### 5) Lugares de mayor ocurrencia de siniestros:

##### a) Ruta 38

Accidentes de tránsito en la Ruta. Análisis de los datos.  
Artículos periodísticos

##### b) San Miguel de Tucumán

Accidentes Años 2004 y 2003.  
Zona donde se registran más colisiones con víctimas.

### B) CONTROL Y POLICÍA

#### 1) Datos accionar policial

Procedimientos realizados.  
Motivo de las infracciones.

#### 2) Análisis

Los datos son insuficientes, pero reflejan incumplimiento de las normas, tanto en conductores de diversos vehículos como en peatones. No se observa un control permanente y efectivo.  
También es visible el deterioro del estado de numerosos vehículos.  
Existe desconfianza en la población de la capital acerca de la capacidad de los agentes que dirigen el tránsito para cumplir eficazmente la tarea a su cargo.

#### 3) Gendarmería

Necesidad de coordinar las acciones de control con Gendarmería Nacional. Impulso del Gobierno de la Provincia de Tucumán en ese sentido, con acuerdo de la Policía Provincial.

#### 4) Taxis y Remises

Deterioro de vehículos de taxis y remises. Las autoridades han avanzado respecto a la regularización de estos últimos.

#### 5) Licencias de conductor.

Datos del Municipio de San Miguel de Tucumán.

Artículos periodísticos que reflejan la realidad de diversos municipios del interior provincial.

### C) INFRAESTRUCTURA VIAL

#### 1) Informes de Vialidad Provincial sobre criterios utilizados

#### 2) Informes de Vialidad Provincial sobre "rastras cañeras"

#### 3) Descripción de las Auditorías de Seguridad Vial.

### D) EDUCACIÓN

#### 1) Educación Vial en el sistema educativo

#### 2) Educación Vial fuera del sistema educativo

### E) SALUD

#### 1) Datos obtenidos del sistema de salud

-Total de establecimientos de salud del Sistema Provincial de Salud (2004) -Total de establecimientos de salud del Sistema Provincial de Salud con internación (2004), Infraestructura existente, etc.

#### 2) Datos del Hospital Padilla:

Numero de fallecidos, tasa de mortalidad, plantel.

- 3) Análisis acerca de la capacidad y disposición del sistema para atender esta temática.

La Provincia de Tucumán cuenta con expertos de primer nivel en esta materia. La Provincia ha realizado un gran esfuerzo en materia de equipamiento, especialmente con la compra de ambulancias modernamente equipadas. A pesar de esto, subsisten deficiencias

## F) LEGISLACIÓN

- 1) Ley Provincial de adhesión

La Ley No. 6.836 . El Decreto No. 320/3

- 2) Competencias de Municipios en cuanto a Licencias de Conductor
- 3) Vigencia del Código de Tránsito en la Municipalidad de San Miguel de Tucumán.
- 4) Los proyectos de Ley más importantes que se encuentran en la H. Legislatura Provincial

## I) INSTITUCIONES

- 1) Información respecto al Consejo Provincial de Transporte y Seguridad Vial.

Problemas del Consejo Provincial de Transporte y Seguridad Vial, en el cual participan sectores gubernamentales y no gubernamentales

- 2) Información orgánica respecto a distintas áreas vinculadas a la problemática.

Consejo Provincial de Seguridad Vial

Secretaría de Estado de Transporte y Seguridad Vial

Dirección General de Transporte

Policía

Municipalidad de San Miguel de Tucumán – Dirección de Policía de Tránsito y Vía Pública

Sistema Provincial de Salud- Dirección de Emergencias Provincial

- 3) Información respecto a la participación de la Provincia de Tucumán en el Consejo Federal de Seguridad Vial, así como en su regional NOA.

La Provincia tuvo participación destacada en el Consejo Federal. También Tucumán participó activamente de las reuniones que las provincias del NOA realizaban en el seno del Consejo Federal.

- 4) Información respecto a la participación de la Provincia de Tucumán en el Plan Nacional de Seguridad Vial.

Tucumán adhirió al Plan Nacional de Seguridad Vial 2006 – 2009, y se invitó a todos los municipios de la Provincia a adherir a dicho Plan.

- 5) Información referida a la política de la Provincia de Tucumán respecto a la Revisión Técnica Vehicular Obligatoria.

En Tucumán existen dos talleres de jurisdicción nacional, y se encuentran en proceso de licitación cinco talleres provinciales.

- 6) Acuerdos de la Provincia de Tucumán con el Registro Automotor.

- 7) Acciones de la Provincia de Tucumán respecto al Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito (RENAT).

La Provincia de Tucumán no posee un Registro Provincial de Antecedentes de Tránsito. Existe un Proyecto de Ley para su creación.

- 8) Información sobre recursos destinados a Seguridad Vial en la Provincia de Tucumán.

En la Provincia de Tucumán no hay recursos específicos en el Presupuesto destinados a Seguridad Vial.

La segunda parte corresponde al diagnóstico de la situación:

En el área Accidentes

Sensación generalizada en la Provincia de que los índices siniestrales no reflejan una realidad que todos viven como altamente preocupante.

En Control y Policía

El control no es eficiente en el conjunto de la Provincia.



El otorgamiento de Licencias de Conducir no se realiza según las normas.

#### En Infraestructura Vial

Los organismos viales tienen un plantel técnico de excelente nivel. No participan lo suficiente en los esfuerzos de coordinación.

#### En Educación

Si bien hasta el momento el sistema de educación no había tenido una acción institucional en lo referido a educación vial, esto puede comenzar a cambiar a partir de la voluntad política manifiesta de las actuales autoridades del área.

#### En Salud

Gran potencialidad y deficiencias.

#### En Legislación

Hay instrumentos legales imprescindibles para el funcionamiento del sistema que están, desde hace tiempo, en distintas instancias del Poder Legislativo

#### En Instituciones

El esquema institucional de Seguridad Vial en la Provincia de Tucumán está “a medio construir”:

En cuanto al conjunto del sistema de seguridad vial en la Provincia de Tucumán, reproducimos en esta introducción, por haber evaluado su importancia, lo que hemos escrito en la sección correspondiente:

En la Provincia de Tucumán existen:

- a) buenos técnicos en la mayoría de las áreas involucradas.
- b) una legislación que da pie a una política integral, aunque esta necesita ser perfeccionada con la sanción de las leyes actualmente en trámite.
- c) Conciencia en la población sobre la importancia del tema.
- d) Discontinuidad en el interés de las autoridades provinciales.
- e) Dificultades institucionales, especialmente entre la Provincia y los Municipios.

- f) Dificultades para poner en marcha en forma efectiva el Programa Nacional de Seguridad Vial, aprobado en el Consejo Federal de Seguridad Vial, del cual la Provincia de Tucumán participa.

La tercera parte incluye las recomendaciones:

En el área Accidentes

Creación del REPAT.

En Control y Policía

Una mejor coordinación entre Policía Provincial y Municipal.

Convenio con Gendarmería.

Acciones de control en forma permanente.

Incorporación de tecnología.

En Infraestructura Vial

Mejor aprovechamiento de la capacidad técnica existente, mediante una mayor participación en los esfuerzos de acción conjunta entre diversos organismos.

En Educación

Introducción de la Educación Vial como contenido transversal.

Formación de docentes.

Incentivo a los docentes mediante cursos con puntaje.

En Salud

Formación de recursos humanos, en los centros de salud del interior provincial y en el sistema provincial de emergencias.

Centralización de las decisiones para un mejor aprovechamiento de los recursos del conjunto del sistema.

Equipamiento según un plan técnicamente sustentable.

En Legislación

Resolver la cuestión de los instrumentos legales cuya resolución depende del H. Poder Legislativo.

### En Instituciones

Fortalecer el Consejo Provincial de Transporte y Seguridad Vial.

Crear el REPAT.

Poner en marcha la Revisión Técnica Vehicular Obligatoria.

Incorporar los Municipios a la política provincial de Seguridad Vial.

En cuanto al conjunto del sistema de seguridad vial en la Provincia de Tucumán, también transcribimos, por considerarlo central para el trabajo, lo que hemos escrito en la sección correspondiente:

- a) Realizar una reformulación provincial del Programa Nacional de Seguridad Vial, para adaptarlo a las circunstancias locales, y con ello hacerlo efectivamente realizable.
- b) Fortalecer el Consejo Provincial de Seguridad Vial.
- c) Colocar el tema en la “agenda” de las autoridades provinciales y de la sociedad.
- d) Dar continuidad, coherencia, integralidad y alto perfil a las acciones.
- e) Utilizar más los recursos y experiencias que existen a nivel nacional e internacional.

Se incluye una recomendación para que la institución que lidere un accionar conjunto, sistemático y permanente, sea la Secretaría de Transporte de la Provincia, especificando determinadas condiciones para que pueda realizarlo exitosamente.

Nos referimos finalmente a la posibilidad de realizar un Proyecto Piloto en alguna zona de la Provincia.

# **CUESTIONES DE CONTEXTO**

## **A LOS EFECTOS DE BRINDAR UN MÍNIMO MARCO CONTEXTUAL, ESTE TRABAJO CONTENDRÁ:**

### **ELEMENTOS DE CONTEXTO GENERAL**

A: Mapa de la Provincia de Tucumán, conteniendo los Departamentos y las ciudades principales.

B: Datos estadísticos de la Provincia de Tucumán.

B.1: Datos demográficos generales.

B.2: Estructura de población por edad y sexo.

B.3: Estructura de población por departamento.

B.4: Datos socioeconómicos.

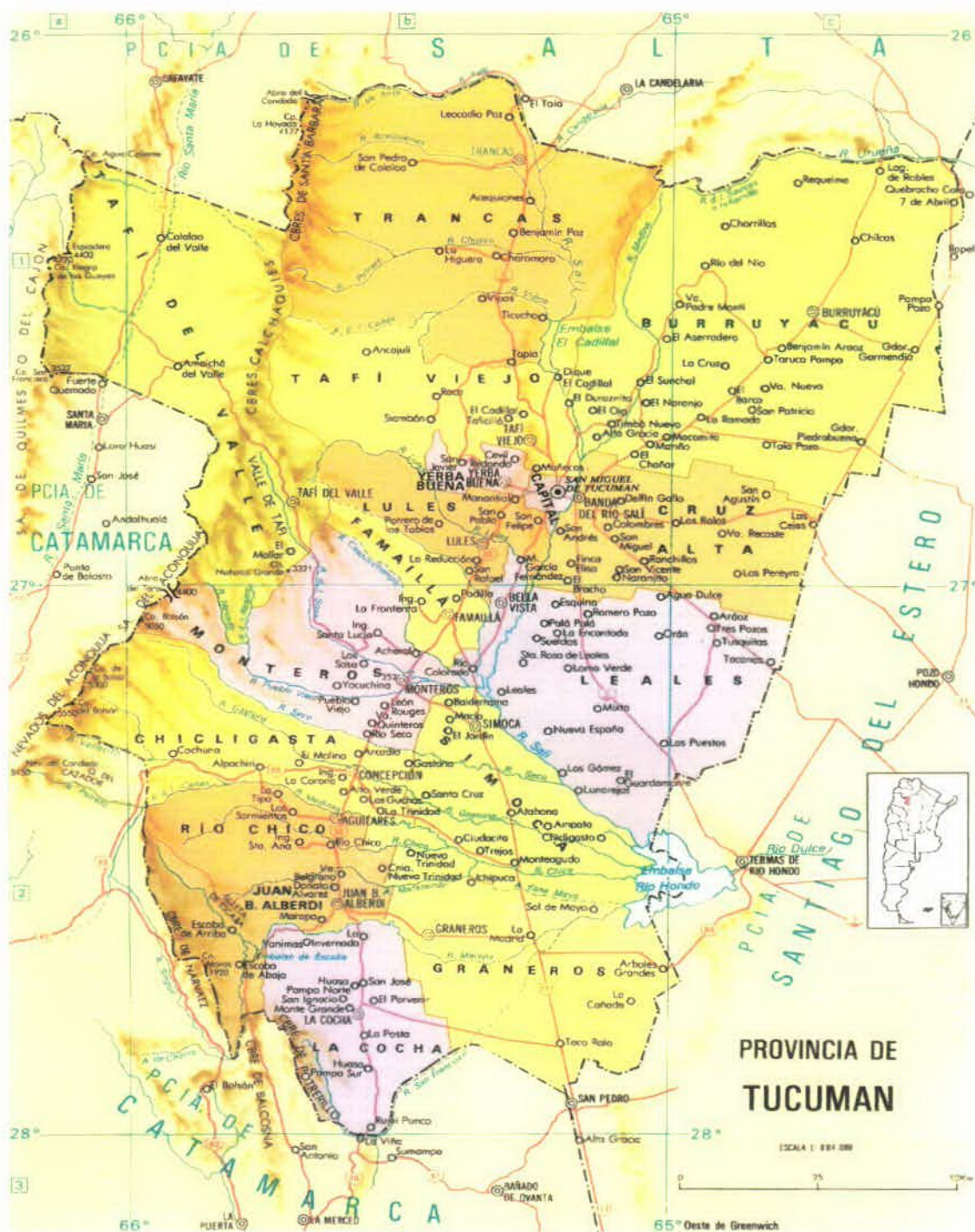
### **ELEMENTOS DE CONTEXTO VINCULADOS A SEGURIDAD VIAL**

A: Red Caminera de la Provincia de Tucumán.

B: Vehículos matriculados en la Provincia de Tucumán.

## Elementos de Contexto General

### A. Mapa político de la Provincia de Tucumán





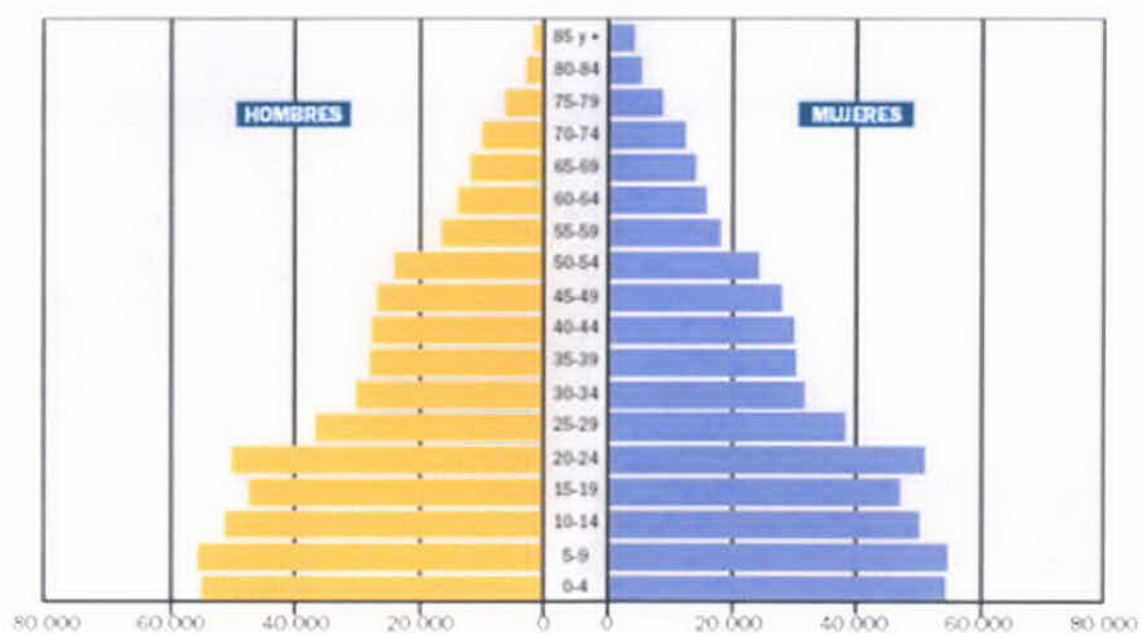
## Datos Demográficos Generales

• Población Total (2004). INDEC - Proyec. de población en base a resultados definitivos del Censo 2001	1.404.278
• Población Total Varones (2004). INDEC - Proyec. de población en base a resultados definitivos del Censo 2001	693.999
• Población Total Mujeres (2004). INDEC - Proyec. de población en base a resultados definitivos del Censo 2001	710.279
• Tasa de crecimiento anual medio de población (0/00) (proyec. 2000-2005) MEOYSP-INDEC/CELADE N°7/96	12,3
• Superficie total	22.524 km2
• Densidad ( 2004) hab/km2	62,3





## Estructura de Población por Edad y Sexo



Fuente: INDEC- Censo 2001



## Estructura de Población por Departamento

Jurisdicción	1	2°	3	4	5	6	7	8	9
Provincia*	1.404.278	29.615	31,84	7,44	2,70	97,71	179,73	24,39	79,46
Burruyacu	34.246	841	36,80	6,62	3,50	110,99	224,37	21,73	7,14
Capital	553.414	10920	28,60	8,68	2,50	92,04	158,66	26,23	99,91
Chicligasta	78.302	1626	33,19	7,28	2,70	99,27	191,99	23,96	72,43
Cruz Alta	170.209	837	34,51	5,61	2,90	100,86	198,48	22,76	75,56
Famaillá	32.206	306	35,78	5,89	3,40	102,08	215,33	21,99	67,08
Graneros	13.457	607	34,45	8,45	3,40	114,15	208,10	23,31	20,32
J. B. Alberdi	29.288	423	33,71	7,16	2,70	99,43	192,47	23,48	61,20
La Cocha	18.506	1142	36,57	6,51	3,00	108,57	221,22	21,82	31,88
Leales	53.568	1217	32,58	8,18	3,00	105,29	191,50	24,18	30,80
Lules	60.576	1242	34,23	5,70	2,50	101,01	196,90	23,00	78,32
Monteros	60.656	1188	31,91	8,00	2,70	100,46	188,69	24,28	70,07
Río Chico	54.869	3992	33,42	7,01	2,80	101,03	194,62	23,52	72,98
Simoca	30.121	522	33,15	10,44	2,70	108,88	200,87	24,42	24,52
Tafí del Valle	14.534	309	35,14	8,82	3,10	110,52	206,85	23,10	23,77
Tafí Viejo	115.080	2432	34,01	6,16	2,60	97,61	184,42	23,55	85,77
Trancas	16.362	398	37,02	7,70	3,50	110,01	227,60	22,25	37,36
Yerba Buena	68.884	1.423	32,64	4,83	2,50	97,22	165,47	23,90	96,70

FUENTE: INDEC- CENSO 2001



## Datos Socioeconómicos

• Porcentaje de población urbana (Censo de Población y Vivienda 2001)	79,46
• Porcentaje de población con N.B.I. 2001 -	23,9
• Tasa de Desocupación (en porcentaje) - 4to trimestre EPH 2005	10,9
• Tasa de Subocupación ( en porcentaje)- 4to trimestre EPH 2005	12,7
• Tasa de Empleo ( en porcentaje) – 4to trimestre 2005	37,3
• Tasa de Actividad ( en porcentaje) – 4to trimestre 2005	40,7
• Población económicamente activa total % - INDEC 2001	55,2
• Población económicamente activa urbana % - INDEC 2001	56,2
• Población económicamente activa rural % - INDEC 2001	50,9
• Porcentaje de alfabetismo en población de 10 y más años - INDEC 2001	96,4



## Rutas Nacionales





Rutas Provinciales



## **Radicación de Vehículos**

### **Parque Registral dispuesto por Provincias**

Provincia	Al 31/12/05		Al 31/12/04	
	Cantidad	%	Cantidad	%
Bs. Aires	4.382.575	38,5	4.264.252	38,8
Ciud Bs.As.	1.844.992	16,2	1.756.508	16,0
Catamarca	53.199	0,5	51.586	0,5
Córdoba	1.088.944	9,6	1.048.982	9,5
Corrientes	150.397	1,3	144.496	1,3
Chaco	139.899	1,2	134.530	1,2
Chubut	178.613	1,6	169.165	1,6
Entre Ríos	336.462	3,0	327.739	3,0
Formosa	54.249	0,5	52.030	0,5
Jujuy	92.321	0,8	88.294	0,8
La Pampa	125.367	1,1	120.667	1,1
La Rioja	59.663	0,5	57.995	0,5
Mendoza	509.569	4,5	497.021	4,5
Misiones	168.900	1,5	163.336	1,4
Neuquén	155.991	1,4	147.662	1,4
Río Negro	173.049	1,5	167.333	1,5
Salta	146.664	1,3	141.010	1,3
San Juan	147.316	1,3	144.140	1,3
San Luis	92.731	0,8	90.119	0,8
Santa Cruz	86.741	0,7	81.960	0,7
Santa Fé	1.046.355	9,2	1.008.193	9,2
S.del Estero	82.873	0,7	80.576	0,7
Tucumán	204.830	1,8	198.343	1,8
T.del Fuego	47.490	0,4	42.766	0,4
Totales	11.369.190	100	10.978.703	100

Fuente: RENAT- Ministerio de Justicia de la Nación.

# **MARCO TEÓRICO GENERAL**

Para realizar el análisis acerca de las políticas de seguridad vial en la Provincia de Tucumán, creemos necesario hacer una breve referencia al marco teórico en el cual podemos referenciar dichas políticas. Las mejores prácticas internacionales en esta materia han ido configurando esa referencia, y consideramos que una buena sistematización de las mismas está expresada en el “Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito”.

El Informe fue elaborado por la Organización Mundial de la Salud (OMS), la Organización Panamericana de la Salud (OPS) y el Banco Mundial (BM), en el marco de dedicar el Día Mundial de la Salud (7 de Abril) de 2004 al tema de la Seguridad Vial. Por primera vez, en una Asamblea General de las Naciones Unidas, se trató este tema, y en ella se encargó a un equipo conformado por distintas organizaciones, y encabezado por la OMS, el seguimiento de este tema a nivel mundial.

La consigna que presidió este esfuerzo es una acabada síntesis de la conceptualización de la problemática: “la seguridad vial no es accidental” se refiere a dejar de lado las visiones fatalistas que remiten a la noción de “accidente”, y asumir la necesidad de políticas que tiendan a disminuir las consecuencias no deseadas del transporte de personas y bienes por carreteras y calles. De hecho, la palabra “accidente” es hoy mal vista entre quienes se dedican profesionalmente a la seguridad vial. Se prefiere utilizar “colisión”, (o “choque”), para denotar un suceso o serie de sucesos que cabe someter a un análisis racional y a la aplicación de medidas correctivas.

Del informe hemos extractado los conceptos que a continuación exponemos, que se relacionan con este trabajo en el plano general. En cada uno de las áreas, también explicitaremos el marco teórico correspondiente:

- 1) Los traumatismos causados por el tránsito constituyen un problema importante pero descuidado de la salud pública mundial, cuya prevención efectiva y sostenible requiere esfuerzos concertados. De todos los sistemas que las personas tienen que enfrentar cada día, el del tránsito es el más complejo y peligroso. Los sistemas de tránsito inseguros están dañando la salud pública y el desarrollo mundiales. Se

afirma en este informe que el nivel de defunciones y traumatismos causados por el tránsito es inaceptable y en gran medida evitable.

2) Si se desea evitar la creciente pérdida de vidas humanas y las lesiones debidas al tránsito, con sus efectos devastadores en el plano humano y su elevado costo económico para la sociedad, la prevención y mitigación de los traumatismos causados por el tránsito deberá recibir la misma atención y magnitud de recursos que actualmente se destinan a otros problemas de salud importantes.

3) En términos económicos, se calcula que el costo de los traumatismos causados por choques en la vía pública representa aproximadamente 1% del producto nacional bruto (PNB) en los países de ingreso bajo, 1,5 % en los países de ingreso medio y 2% en los de ingreso alto.

4) Un instrumento esencial para la prevención de traumatismos causados por colisiones de vehículos es la adopción de un *enfoque sistémico*, que permita:

- identificar los problemas;
- formular estrategias;
- establecer objetivos;
- supervisar el desempeño

Hace unos treinta años, en los Estados Unidos, William Haddon Jr. acicateó a los especialistas de la seguridad al calificar el transporte por carretera como un sistema "hombre-máquina" mal concebido, que requería un tratamiento sistémico integral. Definió tres fases en la secuencia temporal de las colisiones: la previa, la colisión y la posterior, y una triada epidemiológica: la persona, la máquina y el ambiente. De la "matriz de Haddon" surgen estrategias que incluyen las siguientes medidas:

- disminuir la exposición a los riesgos;
- prevenir las colisiones;
- procurar que los traumatismos sean menos graves en caso de colisión;
- atenuar las consecuencias de los traumatismos mejorando la atención después del choque.

5) *Desarrollo de capacidades institucionales*: en la elaboración de políticas de seguridad vial intervienen una amplia variedad de participantes que constituyen un grupo con intereses diversos:

- organismos públicos y legislativos (transporte, salud pública, educación, justicia, finanzas, vialidad, policía);
- usuarios/ ciudadanos;
- industria;
- ONG, grupos de intereses especiales.
- profesionales;
- medios de comunicación.

En muchos países, la responsabilidad de seguridad vial se distribuye entre diferentes niveles de gobierno, y las políticas se deciden en los niveles local, nacional e internacional (en países como Argentina, se debe agregar el nivel provincial).

La construcción de capacidades institucionales multisectoriales, tanto en las esferas gubernamentales como no gubernamentales, es fundamental para el desarrollo de la seguridad vial, y requiere una voluntad política nacional.

6) *El papel de los poderes públicos*: Históricamente, en la mayoría de los países muy motorizados la seguridad vial incumbe a los ministerios de transporte y a otros servicios tales como los de policía. Otros ministerios, como los de Justicia, Salud, Planificación y Educación también pueden tener responsabilidades en áreas claves. En muchos casos, las disposiciones institucionales en materia de seguridad del tránsito han sido fragmentarias y han carecido de liderazgo firme. La experiencia de muchos países indica que cuando hay un organismo público autónomo, con poder y presupuesto para planificar y realizar su programa, la posibilidad de aplicar estrategias eficaces de reducción del número de traumatismos causados por el tránsito aumentan. Aunque la creación de organismos autónomos encargados de la seguridad vial probablemente tenga por efecto aumentar la atención que se presta a este tema, el firme apoyo político y las medidas que tomen otros organismos resultan esenciales para que se produzcan cambios mayores. Cuando no es posible establecer organismos autónomos que coordinen las actividades, una alternativa es fortalecer la unidad de seguridad vial existente, otorgándole más poder. La experiencia de diversos países indica que, cualquiera sea la estructura organizativa,

es fundamental que las responsabilidades específicas y las funciones de coordinación de la agencia del gobierno encargada de los temas de seguridad vial estén claramente delineadas.

7) Puesto que en los complejos sistemas de tránsito el error humano no puede eliminarse por entero, las soluciones ambientales (que comprenden la *planificación de las carreteras* y el diseño de los vehículos) deben ayudar a mejorar la seguridad de los sistemas viales.

8) Los traumatismos causados por colisiones en la vía pública constituyen un tema de *equidad social*, ya que los *usuarios vulnerables* de las calles y carreteras soportan una parte desproporcionada de las lesiones y de los riesgos.

9) La transferencia de tecnología... debe ser apropiada y adaptarse a las necesidades locales... se deben utilizar los conocimientos locales para la puesta en marcha de *soluciones locales*.

10) Para responder al formidable desafío... es necesario:

- reforzar las capacidades para la elaboración de políticas, la investigación y las intervenciones, tanto en los sectores público como privado;
- definir planes estratégicos..., incorporando metas cuando los datos disponibles lo permitan;
- organizar buenos sistemas de datos para identificar los problemas y evaluar las respuestas;
- impulsar la colaboración entre diversos sectores...;
- formar alianzas entre los sectores público y privado;
- promover una gestión más responsable, asignar los recursos suficientes y mantener una voluntad política firme.

11) A medida que una nación se desarrolla económicamente, cabe esperar que parte de la riqueza generada se destine a reducir la mortalidad, incluida la causada por el tránsito. En este contexto, la mortalidad vinculada a los vehículos de motor y al tránsito por carretera puede verse como una "enfermedad del desarrollo".

# **RELEVAMIENTO DE DATOS Y ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN POR ÁREAS**



# **ÁREA A: ACCIDENTES**

# **MARCO TEÓRICO**

## **ACCIDENTES**

Lo que pueden hacer los gobiernos es establecer sistemas de recolección de datos diseñados para compilar y analizar la información, y asegurar que esta sea efectivamente utilizada en el mejoramiento de la seguridad.

Los organismos que recolectan y almacenan datos y pruebas relativas a accidentes de tránsito son diversos.

En condiciones ideales, cuando se dispone de varias fuentes de datos, es importante vincularlos, con la finalidad de obtener el máximo provecho posible de la información. Sin embargo, en muchos países, y en particular en los que tienen varios sistemas al nivel local, ello no siempre se hace.

La coordinación y el intercambio de información entre diferentes usuarios es un problema substancial. Si bien a menudo se plantan cuestiones de confidencialidad y otras restricciones legales, se debería encontrar la manera de resumir la información pertinente y hacerla accesible.

Analizar los datos, producir regularmente los resultados y difundir la información sobre accidentes, son todas actividades esenciales.

En Tucumán existe un proyecto de conformación del REPAT (Registro Provincial de Antecedentes de Tránsito), que actualmente se encuentra en la Honorable Legislatura de la Provincia.

En los últimos meses, la DGT (Dirección General de Transporte) trabajó conjuntamente con la Policía de la Provincia de Tucumán, en particular con su Departamento Estadísticas, para elaborar las mismas y remitirlas al RENAT (Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito). Este tema será retomado en las áreas de este trabajo relacionadas directamente con el análisis institucional.

**RELEVAMIENTO DE  
DATOS ESTADÍSTICOS  
DE SINIESTROS  
RELACIONADOS CON EL  
TRÁNSITO**

Se han obtenido los siguientes datos:

1.1.1: Muertos y heridos en accidentes de tránsito por provincia. Total del país 1999-2003. Fuente: INDEC.

1.1.2: Muertos por Provincia 1996- 2005. Fuente: Luchemos por la vida.

1.1.3: Hechos de tránsito por horario de ocurrencia. Víctimas fatales por habitante. Víctimas fatales por vehículo. Hechos de tránsito. Primer semestre del 2005. Fuente: RENAT

1.1.4: Estadísticas de accidentes producidos durante el año 2005 y 2006. Fuente: Gobierno de la Provincia de Tucumán.

1.1.5: Víctimas fatales de la Provincia. Consejo Federal de Seguridad Vial.

1.1.6: También se han obtenido planillas policiales que contienen los eventos acaecidos, sin análisis ni resumen. Dado el volumen de ese material, agregaremos la primer hoja de cada conjunto de planillas, a título de muestra.

1.1.1

**Muertos en accidentes de tránsito automotor por provincia.**  
**Total del país. Años 1999-2003. Fuente: INDEC**

Provincia	Muertos				
	1999	2000	2001	2002	2003
<b>Total del país</b>	<b>3.640</b>	<b>3.686</b>	<b>3.796</b>	<b>3.178</b>	<b>3.124</b>
Ciudad de Buenos Aires	83	121	109	105	107
Buenos Aires	1.118	1.252	1.245	996	932
Catamarca	48	42	38	21	32
Chaco	110	115	124	102	113
Chubut	33	25	13	13	6
Córdoba	437	352	336	329	327
Corrientes	101	111	109	90	93
Entre Ríos	84	121	124	117	97
Formosa	58	46	44	34	43
Jujuy	7	66	82	58	65
La Pampa	47	36	43	30	41
La Rioja	35	42	36	31	37
Mendoza	246	203	242	225	218
Misiones	158	144	139	124	128
Neuquén	64	33	62	47	53
Río Negro	78	67	82	57	48
Salta	110	87	94	113	58
San Juan	112	101	111	76	84
San Luis	50	60	47	48	55
Santa Cruz	39	30	33	19	23
Santa Fe	354	379	427	349	358
Santiago del Estero	112	99	87	75	74
Tierra del Fuego	6	4	7	3	3
Tucumán	150	150	162	116	129

**Heridos en accidentes de tránsito automotor por provincia.**  
**Total del país. Años 1999-2003. Fuente: INDEC**

Provincia	Heridos				
	1999	2000	2001	2002	2003
<b>Total del país</b>	<b>49.337</b>	<b>54.429</b>	<b>58.530</b>	<b>53.527</b>	<b>56.669</b>
Ciudad de Buenos Aires	4.287	7.890	7.422	7.076	7.510
Buenos Aires	14.281	16.216	15.854	14.504	15.319
Catamarca	590	521	533	415	480
Chaco	652	679	672	545	515
Chubut	214	210	203	184	188
Córdoba	1.942	5.849	6.718	6.132	6.709
Corrientes	527	503	619	421	514
Entre Ríos	1.180	1.190	1.209	964	1.055
Formosa	311	346	334	330	351
Jujuy	304	519	632	492	547
La Pampa	317	309	293	302	274
La Rioja	648	749	970	700	759
Mendoza	7.145	4.299	6.224	6.300	7.014
Misiones	585	460	505	441	455
Neuquén	892	82	1.183	938	979
Río Negro	386	464	504	365	316
Salta	1.963	1.252	1.594	1.710	1.141
San Juan	596	572	579	482	453
San Luis	505	530	436	414	572
Santa Cruz	156	125	163	147	237
Santa Fé	8.931	8.749	9.030	8.388	8.872
Santiago del Estero	699	724	715	575	525
Tierra del Fuego	40	67	43	34	32
Tucumán	2.186	2.124	2.095	1.668	1.852

## 1.1.2

**Muertos en accidentes de tránsito automotor por provincia. Total del país. Años 1996-2000. Fuente: Luchemos por la Vida**

Provincia	Muertos				
	1996	1997	1998	1999	2000
<b>Total del país</b>	<b>7864</b>	<b>8123</b>	<b>7579</b>	<b>7533</b>	<b>7545</b>
Ciudad de Buenos Aires	405	423	336	349	360
Buenos Aires	3356	3224	2507	2509	2664
Catamarca	91	110	96	99	80
Chaco	156	174	241	241	246
Chubut	53	93	160	149	136
Córdoba	474	622	642	671	677
Corrientes	203	219	211	252	240
Entre Ríos	238	199	251	240	188
Formosa	67	93	85	82	73
Jujuy	104	94	94	77	76
La Pampa	107	85	153	123	116
La Rioja	67	97	97	80	79
Mendoza	359	354	330	349	335
Misiones	285	225	247	263	254
Neuquén	29	73	86	94	86
Río Negro	190	117	209	173	155
Salta	136	161	174	202	217
San Juan	140	148	124	138	148
San Luis	80	137	121	130	123
Santa Cruz	45	61	72	88	80
Santa Fe	772	777	776	705	695
Santiago del Estero	204	313	238	229	227
Tierra del Fuego	24	13	29	16	14
Tucumán	279	311	300	274	276



**Muertos en accidentes de tránsito automotor por provincia. Total del país. Años 2001-2005. Fuente: Luchemos por la Vida**

Provincia	Muertos				
	2001	2002	2003	2004	2005
<b>Total del país</b>	<b>7071</b>	<b>6806</b>	<b>7055</b>	<b>7137</b>	<b>7138</b>
Ciudad de Buenos Aires	281	232	258	242	251
Buenos Aires	2379	2377	2925	2926	2973
Catamarca	67	117	73	73	70
Chaco	220	198	198	196	227
Chubut	96	93	78	76	85
Córdoba	624	676	554	553	527
Corrientes	204	184	163	164	157
Entre Ríos	209	183	212	213	281
Formosa	94	85	77	87	84
Jujuy	107	96	160	158	131
La Pampa	97	86	98	97	73
La Rioja	77	67	56	63	57
Mendoza	375	327	337	336	372
Misiones	252	258	238	239	230
Neuquén	110	98	77	86	71
Río Negro	128	115	112	111	122
Salta	199	163	120	141	134
San Juan	191	207	144	169	165
San Luis	80	59	77	74	74
Santa Cruz	48	43	40	50	33
Santa Fé	734	677	629	627	552
Santiago del Estero	185	193	215	215	253
Tierra del Fuego	17	5	8	9	10
Tucumán	297	267	206	232	206

Fuente: Ministerio de Justicia, Seguridad y Derechos Humanos. Secretaría de Justicia y Asuntos Penitenciarios.  
Dirección Nacional de Política Criminal.

### 1.1.3

#### Hechos de tránsito por horario de ocurrencia Primer Semestre de 2005 (en miles)

Fuente: RENAT DIU: (DIURNO) NO: (NOCTURNO)

Provincia	ENERO		FEBRER		MARZO		ABRIL		MAYO		JUNIO		TOTALES		
	DIU	NO	DIU	NO	DIU	NO	DIU	NO	DIU	NO	DIU	NO	DIU	NO	TOT
Buenos Aires	13.6	4.4	12.9	4.4	15.2	5.1	16.4	5.0	16.3	5.1	<input type="text"/>	<input type="text"/>	74.5	24.3	98.9
Capital Federal	0.4	0.1	0.4	0.1	0.6	0.2	0.6	0.2	0.7	0.2	0.6	0.2	3.5	1.2	4.8
Catamarca	0.04	0.02	0.04	0.01	0.05	0.01	0.03	0.01	0.04	0.01	0.03	0.03	0.26	0.13	0.39
Chaco	0.4	0.1	0.4	0.1	0.5	0.1	0.4	0.2	0.5	0.2	0.5	0.1	2.9	1.1	4.1
Chubut	0.3	0.1	0.3	0.1	0.4	0.09	0.4	0.1	0.4	0.1	0.4	0.1	2.4	0.6	3.1
Córdoba	0.3	(*)	0.3	(*)	0.4	(*)	0.4	(*)	0.5	(*)	0.4	(*)	2.4	(*)	2.4
Corrientes	0.02	(*)	0.03	(*)	0.03	(*)	0.03	(*)	0.03	(*)	0.03	(*)	0.2	(*)	0.2
Entre Ríos	0.04	0.04	0.04	0.04	0.05	0.04	0.05	0.03	0.08	0.03	0.06	0.04	0.3	0.2	0.5
Formosa	0.05	0.03	0.04	0.02	0.07	0.02	0.08	0.03	0.06	0.04	0.04	0.04	0.3	0.2	0.5
Jujuy	0.09	0.05	0.06	0.05	0.1	0.04	0.09	0.07	0.1	0.06	0.1	0.04	0.5	0.3	0.9
La Pampa	0.3	0.05	0.2	0.05	0.3	0.08	0.2	0.3	0.2	0.1	0.3	0.06	1.7	0.7	2.4
La Rioja	0.1	0.05	0.1	0.05	0.1	0.04	0.01	0.06	0.1	0.08	0.1	0.06	0.7	0.3	1.0
Mendoza	0.9	0.2	0.8	0.2	1.0	0.2	1.0	0.2	0.7	0.2	0.6	0.1	5.2	1.3	6.6
Misiones	0.3	0.1	0.4	0.1	0.4	0.1	0.4	0.1	0.4	0.1	0.5	0.1	2.5	0.9	3.4
Neuquén	0.4	0.2	0.4	0.1	0.4	0.1	0.4	0.1	0.5	0.1	0.5	0.2	2.8	1.0	3.8
Río Negro	0.9	0.01	0.8	0.08	0.8	0.01	0.9	0.01	0.9	0.07	0.09	0.01	5.2	0.06	5.3
Salta	0.1	0.05	0.08	0.04	0.08	0.03	0.1	0.03	0.1	0.05	0.1	0.04	0.6	0.2	0.9
San Juan	0.3	0.09	0.3	0.06	0.3	0.1	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	1.1	0.2	1.3
San Luis	0.09	0.03	0.09	0.04	0.09	0.02	0.1	0.04	0.1	0.04	0.1	0.04	0.7	0.2	0.9
Santa Cruz	0.09	0.04	0.1	0.02	0.1	0.02	0.1	0.06	0.1	0.04	0.2	0.06	0.7	0.2	1.0
Santa Fe	4.0	1.9	4.1	1.9	5.3	2.3	5.4	2.4	5.4	2.5	6.2	1.2	30.6	12.5	43.2
Santiago del Estero	0.1	0.07	0.1	0.08	0.1	0.06	0.1	0.07	0.1	0.08	0.1	0.06	0.9	0.4	1.3
Tierra del Fuego	0.1	0.02	0.2	0.01	0.2	0.02	0.2	0.04	0.2	0.06	0.3	0.05	1.4	0.2	1.6
Tucumán	0.1	0.09	0.1	0.1	0.3	0.1	0.2	0.1	0.3	0.1	0.5	0.3	1.7	1.0	2.8
<b>TOTAL</b>	<b>23.8</b>	<b>8.1</b>	<b>22.9</b>	<b>8.0</b>	<b>27.4</b>	<b>9.3</b>	<b>28.3</b>	<b>9.6</b>	<b>28.4</b>	<b>9.6</b>	<b>13.0</b>	<b>3.2</b>	<b>144.1</b>	<b>47.9</b>	<b>192.0</b>

(\*) las provincias de Córdoba y Corrientes solo informan HOMICIDIOS CULPOSOS y no discriminan en horario diurno y nocturno.

Los datos no incluyen factores de corrección (33% según fuente O.M.S)

☐ Datos sin informar

Víctimas fatales por habitante  
Primer semestre de 2005  
Fuente: RENAT

PROVINCIA	Población (*)	Víctimas 2005	Indicador Víctimas c/ 1000.000 Habitantes
Buenos Aires	14.654.379	414	28,25
Capital Federal	3.018.102	45	14,91
Catamarca	365.323	24	65,70
Chaco	1.024.934	63	61,47
Chubut	445.458	32	71,84
Córdoba	3.254.279	38	11,68
Corrientes	980.813	62	63,21
Entre Ríos	1.217.212	91	74,76
Formosa	517.506	25	48,31
Jujuy	652.577	54	82,75
La Pampa	321.653	34	105,70
La Rioja	320.602	17	53,03
Mendoza	1.675.309	120	71,63
Misiones	1.029.645	105	101,98
Neuquén	521.439	16	30,68
Río Negro	587.430	34	57,88
Salta	1.161.484	51	43,91
San Juan	666.446	25	37,51
San Luis	409.280	21	51,31
Santa Cruz	213.845	11	51,44
Santa Fe	3.177.557	202	63,57
Santiago del Estero	839.767	48	57,16
Tierra del Fuego	115.286	3	26,02
Tucumán	1.421.824	53	37,28
<b>Totales</b>	<b>38.592.150</b>	<b>1588</b>	<b>41,15</b>

Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449

(\*) Datos según informe sobre "PROYECCIONES PROVINCIALES DE POBLACION POR SEXO Y GRUPO DE EDAD 2001 AL 2015". INDEC

- Los datos no incluyen factores de corrección (33% según O.M.S)

Víctimas fatales por vehículo Primer semestre de 2005

Fuente: RENAT

PROVINCIA	PARQUE AUTOMOTOR (*)	VICTIMAS 2005 1º SEM	INDICADOR VICTIMAS C/100 MIL VEHICULOS
Buenos Aires	4.326.820	414	9,57
Capital Federal	1.801.237	45	2,50
Catamarca	52.426	24	45,78
Chaco	137.599	63	5,88
Chubut	174.119	32	18,38
Córdoba	1.070.910	38	3,55
Corrientes	147.872	62	41,93
Entre Ríos	332.682	91	27,35
Formosa	53.298	25	46,91
Jujuy	90.522	54	59,65
La Pampa	123.092	34	27,62
La Rioja	58.900	17	28,86
Mendoza	503.842	120	23,82
Misiones	166.466	105	63,08
Neuquén	151.973	16	10,53
Río Negro	170.407	34	19,95
Salta	144.236	51	35,36
San Juan	145.883	25	17,14
San Luis	91.455	21	22,96
Santa Cruz	84.235	11	13,06
Santa Fe	1.029.261	202	19,63
Santiago del Estero	82.008	48	58,53
Tierra del Fuego	44.989	3	6,67
Tucumán	202.028	53	26,23
<b>Totales</b>	<b>11.186.260</b>	<b>1588</b>	<b>14,20</b>

(\*) Dato suministrado por D.N.R.P.A. y C.P.

Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449

Los datos no incluyen factores de corrección (33% según O.M.S.)

Hechos de tránsito Primer semestre de 2005

Fuente: RENAT

PROVINCIA	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	TOTALES
Buenos Aires	18.138	17.445	20.423	21.449	21.467		98.922
Capital Federal	659	638	822	883	938	861	4.801
Catamarca	70	68	77	51	60	68	394
Chaco	585	603	701	722	764	744	4.119
Chubut	493	470	509	570	538	566	3.146
Córdoba	337	342	425	452	501	412	2.469
Corrientes	27	30	35	31	36	31	190
Entre Ríos	85	83	94	91	107	95	555
Formosa	89	64	93	110	109	86	551
Jujuy	147	114	139	163	190	152	905
La Pampa	351	334	389	607	316	401	2.398
La Rioja	169	156	165	162	205	171	1.028
Mendoza	1.191	1.110	1.323	1.271	920	813	6.628
Misiones	475	520	583	596	605	679	3.458
Neuquén	647	588	649	571	680	735	3.870
Río Negro	951	802	853	924	914	914	5.358
Salta	169	130	114	144	174	171	902
San Juan	476	414	482				1.372
San Luis	137	137	124	177	185	189	949
Santa Cruz	138	127	133	166	208	255	1.027
Santa Fe	6.018	6.135	7.661	7.926	8.019	7.468	43.227
Santiago del Estero	239	202	175	255	259	220	1.350
Tierra del Fuego	173	219	255	315	352	355	1.669
Tucumán	266	276	517	339	505	904	2.807
<b>TOTALES</b>	<b>32.030</b>	<b>31.007</b>	<b>36.741</b>	<b>37.975</b>	<b>38.052</b>	<b>16.290</b>	<b>192.095</b>

□ Dato no informado

Los datos no incluyen factores de corrección (33% según fuente O.M.S.)

#### 1.1.4

Estadísticas de accidentes producidos durante el año 2005 y el año 2006 (a mayo) en la Provincia de Tucumán. Fuente: Gobierno de la Provincia de Tucumán

Registro de Accidentes en Rutas Provinciales: Se toman de publicaciones.

Registro de Accidentes en Rutas Nacionales: Se toman de publicaciones y de relevamientos realizados con intervención del personal propio.

RUTA	Nº DE ACC	NUMERO DE		% ACC	% HERID	% MUERTOS	ACC. EN ZONA URBANA (% del total de acc. En zona urbana)	ACC. EN INTERS (% del total de acc. en Intersec)
		HERIDOS	MUERTOS					
9	28	38	29	15,14	20,65	11,98	16,67	0,00
38	65	61	101	35,14	33,15	41,74	54,76	78,57
157	21	21	23	11,35	11,41	9,50	14,29	14,29
301	11	35	5	5,95	19,02	2,07	4,76	0,00
302	2	3	0	1,08	1,63	0,00	0,00	0,00
303	1	0	2	0,54	0,00	0,83	0,00	7,14
304	9	9	12	4,86	4,89	4,96	4,76	0,00
305	0	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
306	6	4	13	3,24	2,17	5,37	2,38	0,00
307	4	4	6	2,16	2,17	2,48	0,00	0,00
308	8	0	11	4,32	0,00	4,55	2,38	0,00
312	2	5	2	1,08	2,72	0,83	0,00	0,00
321	1	0	1	0,54	0,00	0,41	0,00	0,00
325	1	0	2	0,54	0,00	0,83	0,00	0,00
327	1	0	1	0,54	0,00	0,41	0,00	0,00
329	6	0	6	3,24	0,00	2,48	0,00	0,00
331	7	4	11	3,78	2,17	4,55	0,00	0,00
332	3	0	3	1,62	0,00	1,24	0,00	0,00
334	2	0	6	1,08	0,00	2,48	0,00	0,00
365	7	0	8	3,78	0,00	3,31	0,00	0,00
185		184	242	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

#### Total en Zona Urbana

Cantidad de accidentes producidos 42

Cantidad de muertos 54

Cantidad de heridos 58

#### Total en Intersecciones

Cantidad de accidentes producidos 14

Cantidad de muertos 24

Cantidad de heridos 8

## 1.1.5

Víctimas fatales Año 2004 de la Provincia. Consejo Federal de Seguridad Vial						
	Ene	Feb	Mar	Abr	May	Jun
Bs. Aires	16	4	70	112	83	59
Cap.Fed.	15	4	19	8	9	16
Catamarca	3	3	2	6	7	0
Chaco	12	5	12	13	16	13
Chubut	6	7	5	4	4	1
Córdoba	10	12	19	6	16	7
Corrientes	9	4	7	11	6	5
Entre Ríos	19	19	15	21	12	17
Formosa	7	1	6	0	4	4
Jujuy	5	11	2	7	4	6
La Pampa	6	4	3	1	1	2
La Rioja	1	2	5	1	5	3
Mendoza	21	23	25	27	28	19
Misiones	14	8	15	17	10	9
Neuquén	3	3	6	3	4	3
Río Negro	4	12	4	3	12	4
Salta	8	5	5	8	13	12
San Juan	9	15	8	6	6	6
San Luis	0	4	2	1	0	1
Sta. Cruz	0	3	3	3	0	0
Santa Fé	5	39	35	42	30	22
S.del Estero	19	12	9	17	17	18
T.del Fuego	1	1	0	0	1	0
Tucumán	2	13	6	11	13	14
<b>Totales</b>	<b>195</b>	<b>214</b>	<b>283</b>	<b>328</b>	<b>301</b>	<b>241</b>

	Jul	Ago	Sep	Oct	Nov	Dic	Total
Bs. Aires	68	52	61	59	74	91	749
Cap.Fed.	5	9	11	14	10	5	125
Catamarca	3	5	3	4	2	2	40
Chaco	7	8	15	10	9	12	132
Chubut	3	3	3	4	3	0	43
Córdoba	10	4	11	11	2	8	116
Corrientes	6	18	6	5	6	6	89
Entre Ríos	11	9	8	9	18	12	170
Formosa	4	0	6	1	4	5	42
Jujuy	9	10	4	9	6	14	87
La Pampa	4	8	2	4	4	13	52
La Rioja	5	2	4	2	6	2	38
Mendoza	14	18	16	15	15	12	233
Misiones	14	14	14	13	7	13	148
Neuquén	1	3	3	3	4	5	41
Río Negro	9	6	9	9	5	11	88
Salta	4	8	7	12	7	6	95
San Juan	8	10	9	2	7	11	97
San Luis	3	4	1	7	5	3	31
Sta. Cruz	4	1	0	0	6	1	21
Santa Fé	24	33	28	46	25	27	356
S.del Estero	10	12	6	10	8	13	151
T.del Fuego	1	2	2	1	0	1	10
Tucumán	8	5	12	17	17	19	137
<b>Totales</b>	<b>235</b>	<b>244</b>	<b>241</b>	<b>267</b>	<b>250</b>	<b>292</b>	<b>3.091</b>



### 1.1.6 Accidentes Ruta 38 Años 2005-2006

Nº	UURR	COMISARIA	LUGAR	FECHA	HORA	M.L.DISTANCIA	COLECTIVO	CAMION	CAMIONETA	AUTO
1	Capital	Secc. 8ª	R. 301 y Alfredo	06/02/2005	06:20					1
2	Capital	Secc. 8ª	R. 301	06/03/2005	18:55				1	
3	Capital	Secc. 8ª	R. 301	27/03/2005	14:42					2
4	Capital	Secc. 8ª	Alfredo Guzman y R. 301	05/05/2005	15:00					1
5	Capital	Secc. 8ª	R. 301 y Av. Independencia	02/06/2005	18:50		1			
6	Capital	Secc. 8ª	R. 301 Km. 1541	03/10/2005	12:30					1
7	Capital	Secc. 8ª	Av. Independencia al 4900 y R. 301	08/12/2005	20:00				1	
8	Oeste	El Manantial	R. 301- Calsa	22/01/2005	17:30					1
9	Oeste	El Manantial	R. 301 Km. 3	23/01/2005	05:00					2
10	Oeste	El Manantial	Av. Sol. Vera- R. 301	08/02/2005	17:00				1	
11	Oeste	El Manantial	R. 301	05/03/2005	18:10					
12	Oeste	El Manantial	R. 301 y B   Nac. 2	06/03/2005	15:00					1
13	Oeste	El Manantial	R. 301	26/03/2005	19:00					1
14	Oeste	El Manantial	R. 301 Km. 2	01/05/2005	17:00					2
15	Oeste	El Manantial	R. 301 y calle Alberdi	17/10/2005	08:35		1			
16	Oeste	Famailla	R. 38 Km. 102(Grafa)	13/09/2005	20:00			1		
17	Oeste	Famailla	R. 38 Km. 102(Grafa)	15/09/2005	23:00			1		1
18	Oeste	Famailla	R. 301 ( San Miguel)	20/09/2005	10:00				2	
19	Oeste	Famailla	R. 38 (Citruvil)	28/09/2005	23:00		1			1

Detalle accidentes desde Septiembre a Noviembre del 2005 en la Provincia.

Nº	FECHA	HORA	UOP	LUGAR DEL HECHO	MASCULINO	FEMENINO	EDAD
1	03-09-05	08:40:00	8ª	Ruta 301, frente a Coca Cola	1		16
2		18:15:00	8º	Ruta 301 e Independencia	2		19; 19
3	03-09-05	14:40:00	Aguilares	Ruta 38, pasando Aguilares		1	29
4	08-10-05	05:40:00	8º	Ruta Provincial 301, a la altura de la Coca Cola	1		18
5	08-09-05	16:45	Famaillá	Ruta Nac. 38, Altura colonia 5	1		
6	08-09-05	17:30	Famaillá	Ruta Nac. 38, Altura colonia 5	2	26; 35	
7	22-09-05	7:30	Monteros	Ruta Nac. 38 a 100 mts del puente del Rio Romano	2	38; 38	
8	08-10-05	21:00	Monteros	Ruta Nacional 38 y calle Libertad	2		45; 18
9	13-10-05	21:50	Monteros	Ruta Nac. 38 y Calle Italia - Monteros	1		56
10	18-10-05	14:00	Monteros	Ruta Nac. 38 alt. Empresa Laico	1		27

## Accidentes 2005 en la Provincia

REGIONAL	COMISARIA	URB	SUBURB.	LUGAR	FECHA	HORA
Capital	D.G.I.		1	Fco. de Aguirre 3500	17/04/05	
Capital	Secc. 10ª		1	Salas y Valdez y López y Planes	03/01/05	12:30
Capital	Secc. 10ª		1	Pje. Willich al 1200- Av. Coronel Suarez	08/01/05	14:35
Capital	Secc. 10ª		1	Puente Ing. Barros extremo Oeste	31/01/05	
Capital	Secc. 10ª		1	José Hernandez y Blas Parera	06/02/05	18:05
Capital	Secc. 10ª		1	Alvarez Condarco 274	28/02/05	14:35
Capital	Secc. 10ª		1	Estanislao del Campo y Blas Parera	04/03/05	19:10
Capital	Secc. 10ª		1	Estanislao del Campo 1200	09/03/05	11:30
Capital	Secc. 10ª		1	V. Pte. Perón y Calle Yamandú Rodriguez	24/03/05	9:30
Capital	Secc. 10ª		1	Gob. del Campo y Benjamin villafañe	08/04/05	11:30
Capital	Secc. 10ª		1	Coronel Zelaya y Martin Berho	05/05/05	11:00
Capital	Secc. 10ª		1	Costa Rica y Estanislao del Campo	08/05/05	18:00
Capital	Secc. 10ª		1	Blas Parera 500	19/06/05	13:30
Capital	Secc. 10ª		1	Puente Ing. Barros	19/06/05	19:50
Capital	Secc. 10ª		1	José Hernandez y Diego de Villorroel	02/07/05	13:00
Capital	Secc. 10ª		1	Av. Gob. del Campo antes Puente Ing. Barros	10/07/05	17:00
Capital	Secc. 10ª		1	Gob. Gutierrez y Juramento	20/07/05	18:30
Capital	Secc. 10ª		1	José Hernandez y Alvarez Condarco	25/07/05	15:20
Capital	Secc. 10ª		1	Diego de Villarroel y Juan Posse	30/07/05	11:30
Capital	Secc. 10ª		1	Pje. 1º Mayo 1250	23/08/05	
Capital	Secc. 10ª		1	Estanislao del Campo	19/09/05	19:00
Capital	Secc. 10ª		1	Alfonsina Storni 102	23/09/05	14:00
Capital	Secc. 10ª		1	Pje. Alfredo Palcio y Gob. del Campo	17/10/05	
Capital	Secc. 10ª		1	Calle S/ N° B° Agef	21/10/05	
Capital	Secc. 10ª		1	Blas Parera y Benjamin Villafañe	23/10/05	17:30
Capital	Secc. 11ª		1	Benjamin Araóz 400	03/01/05	11:30
Capital	Secc. 11ª		1	Interior Parque 9 de Julio	03/01/05	9:25
Capital	Secc. 11ª		1	Lola Mora 300	08/01/05	17:50
Capital	Secc. 11ª		1	C. Suarez- B. Araóz	12/01/05	11:55
Capital	Secc. 11ª		1	Interior Parque 9 de Julio	12/01/05	19:50
Capital	Secc. 11ª		1	Pedro M. Araóz 500	15/01/05	17:30
Capital	Secc. 11ª		1	Gdor. Campo -Est. Campo	16/01/05	
Capital	Secc. 11ª		1	Interior Parque 9 de Julio	19/01/05	10:30
Capital	Secc. 11ª		1	BrigidoTerán 150	24/01/05	
Capital	Secc. 11ª		1	Gdor. Campo 500	25/01/05	18:00
Capital	Secc. 11ª		1	Autopista A. Gramillo	28/01/05	8:05

## Accidentes 2004 en la Provincia.

Nº	REGIONAL	DEPENDENCIA	LUGAR ACCIDENTE	FECHA
1	Capital	Secc. 1ª	Rivadavia y San Juan	30/12/2003
2	Capital	Secc. 4ª	Autopista	01/01/2004
3	Capital	Secc. 3ª	Av. Alem y Mate de Luna	01/01/2004
4	Capital	Secc. 3ª	Lamadrid 1500	01/01/2004
5	Capital	Secc. 12ª	Paraguay 4600	01/01/2004
6	Capital	Secc. 11ª	Parque 9 de Julio	01/01/2004
7	Capital	Secc. 5ª	25 de Mayo 1430	02/01/2004
8	Capital	Secc. 2ª	Av. Roca 100	02/01/2004
9	Capital	Secc. 1ª	Santiago 250	02/01/2004
10	Capital	Secc. 1ª	Bernabe Araoz y San Lorenzo	03/01/2004
11	Capital	Secc. 12ª	Paraguay y Oleg. Andrada	03/01/2004
12	Capital	Secc. 1ª	24 de Setiembre y Congreso	05/01/2004
13	Capital	Secc. 12ª	Av. Bulnes y Perú	05/01/2004
14	Capital	Secc. 4ª	Autopista	06/01/2004
15	Capital	Secc. 1ª	25 de Mayo y Santiago	06/01/2004
16	Capital	Secc. 2ª	Julio Previch 600	06/01/2004
17	Capital	Secc. 7ª	Av. Belgrano y Paso de los Andes	07/01/2004
18	Capital	Secc. 3ª	Av. Roca y Gorriti	08/01/2004
19	Capital	Secc. 2ª	Ayacucho y Lavalle	08/01/2004
20	Capital	Secc. 3ª	Mate de Luna y Constitución	08/01/2004
21	Capital	Secc. 2ª	9 de Julio y Gral. Paz	09/01/2004
22	Capital	Secc. 3ª	Av. Alem y Las Piedras	09/01/2004
23	Capital	Secc. 1ª	Junin y Santiago	09/01/2004
24	Capital	Secc. 1ª	Av. Sarmiento y Balcarce	11/01/2004
25	Capital	Secc. 1ª	Ayacucho 150	12/01/2004
26	Capital	Secc. 1ª	Junin y Córdoba	12/01/2004
27	Capital	Secc. 2ª	Marina Alfaro y La Plata	12/01/2004
28	Capital	Secc. 1ª	24 de Setiembre y Catamarca	13/01/2004
29	Capital	Secc. 1ª	Av. Sarmiento y 25 de Mayo	13/01/2004
30	Capital	Secc. 1ª	San Martín y Junin	13/01/2004
31	Capital	Secc. 1ª	24 de Setiembre y Moreno	14/01/2004
32	Capital	Secc. 1ª	Av. Sarmiento y Catamarca	14/01/2004
33	Capital	Secc. 4ª	Pedro G. Sal	14/01/2004
34	Capital	Secc. 1ª	Salta y Santa Fé	14/01/2004
35	Capital	Secc. 2ª	Chacabuco y Bolivar	15/01/2004
36	Capital	Secc. 1ª	Brigido Terán y Benjamín y Araoz	16/01/2004
37	Capital	Secc. 5ª	Francisco de Aguirre y Balcarce	16/01/2004
38	Capital	Secc. 1ª	Honduras y Soldati	16/01/2004
39	Capital	Secc. 7ª	San Martín y Necochea	16/01/2004
40	Capital	Secc. 1ª	Chacabuco 100	18/01/2004
41	Capital	Secc. 1ª	25 de Mayo y Corrientes	19/01/2004
42	Capital	Secc. 11ª	Av. Benjamín Araoz 200	19/01/2004
43	Capital	Secc. 3ª	Av. Colón y Gral. Paz	19/01/2004
44	Capital	Secc. 7ª	Av. Mitre y San Martín	19/01/2004
45	Capital	Secc. 3ª	Av. Roca y Constitución	19/01/2004
46	Capital	Secc. 5ª	Francisco de Aguirre y Av. Siria	19/01/2004
47	Capital	Secc. 2ª	Av. Roca y Chacabuco	20/01/2004

# Accidentes Ene-Feb-Mar 2006 San Miguel de Tucumán

UURR	UOP	URB	SUBUR	LUGAR	FECHA	DIURN
Capital	Secc. 14ª	1		Saavedra y Venezuela	01/01/06	14:10:00
Capital	Secc. 1ª	1		24 de Setiembre y Moreno	02/01/06	
Capital	Secc. 13ª	1		Alem y Pje. Cabildo	02/01/06	19:20:00
Capital	Secc. 3ª	1		Av. Alen 600	02/01/06	
Capital	Secc. 1ª	1		Corrientes y Maipú	02/01/06	12:20:00
Capital	Secc. 1ª	1		Las Heras 234	02/01/06	19:30:00
Capital	Secc. 7ª	1		Av. Belgrano 3500	03/01/06	10:00:00
Capital	Secc. 8ª	1		Av. Ind. 4000	03/01/06	11:00:00
Capital	Secc. 5ª	1		Av. Siria y Sarmiento	03/01/06	16:45:00
Capital	Secc. 5ª	1		Av. Siria y Sarmiento	03/01/06	12:00:00
Capital	Secc. 2ª	1		Rawson y Diaz Velez	03/01/06	11:00:00
Capital	Secc. 8ª	1		Av. Ind. 4000	04/01/06	16:00:00
Capital	Secc. 9ª	1		Jujuy y López Mañan	04/01/06	16:00:00
Capital	Secc. 2ª	1		San Luis y Bolivar	04/01/06	14:30:00
Capital	Secc. 5ª	1		Av. J. B. Justo 1837	05/01/06	
Capital	Secc. 4ª	1		Av. Posse y Autopista	05/01/06	
Capital	Secc. 5ª	1		Av. Siria e Italia	05/01/06	18:00:00
Capital	Secc. 6ª	1		España y S. Miguel	05/01/06	14:30:00
Capital	Secc. 2ª	1		La Rioja y Bolivar	05/01/06	19:00:00
Capital	Secc. 1ª	1		Laprida y Mendoza	05/01/06	19:30:00
Capital	Secc. 7ª	1		Av. Belgrano 4500	06/01/06	13:00:00
Capital	Secc. 7ª	1		Av. Belgrano y Viamonte	06/01/06	
Capital	Secc. 7ª	1		Av. Mitre 500	06/01/06	08:30:00
				Bernabé y Aráoz y		
Capital	Secc. 2ª	1		Rondeau	06/01/06	10:30:00
Capital	Secc. 1ª	1		Monteagudo y Mendoza	06/01/06	12:40:00
Capital	Secc. 7ª	1		Av. Ej. Norte y San Juan	07/01/06	
Capital	Secc. 5ª	1		Av. J. B. Justo y Uruguay	07/01/06	19:30:00
Capital	Secc. 2ª	1		Moreno y Matheau	08/01/06	
Capital	Secc. 3ª	1		Av. Colón y Rondeau	09/01/06	12:15:00
Capital	Secc. 1ª	1		Av. S. Peña y S. Lorenzo	09/01/06	13:15:00
Capital	Secc. 14ª	1		Colombia y J. L. Nogués	09/01/06	
Capital	Secc. 8ª	1		Constitución 1600	09/01/06	
Capital	Secc. 5ª	1		Méjico y Rivadavia	09/01/06	12:20:00
Capital	Secc. 8ª	1		Vicente Gallo 1500	09/01/06	
Capital	Secc. 2ª	1		Ayacucho 641	10/01/06	
Capital	Secc. 6ª	1		España 1800	10/01/06	16:30:00
Capital	Secc. 2ª	1		Las Piedras y Ayacucho	10/01/06	
Capital	Secc. 2ª	1		Av. Saenz Peña y Bolivar	11/01/06	
Capital	Secc. 2ª	1		San Luis y Bolivar	11/01/06	14:30:00
Capital	Secc. 9ª	1		Jujuy 3200	12/01/06	19:00:00
Capital	Secc. 5ª	1		Muñeca 1630	12/01/06	
Capital	Secc. 1ª	1		Santiago y Avellaneda	12/01/06	17:50:00
Capital	Secc. 6ª	1		Av. Belgrano 1800	13/01/06	11:30:00
				Raúl Colombres y Luis F.		
Capital	Secc. 10ª	1		Nogués	13/01/06	15:00:00
Capital	Secc. 2ª	1		Jujuy y Florida	14/01/06	19:30:00
Capital	Secc. 5ª	1		Méjico y Muñecas	14/01/06	10:30:00
Capital	Secc. 1ª	1		San Martín y Balcarce	14/01/06	

## Accidentes en la Provincia – Año 2003

Regional	Comisaría	Urb.	Sub.	Lugar	Fecha	Diur.
Capital	Secc. 5ª	1		Av. Siria y Paraguay	01/01/03	9:00
Capital	Secc. 1ª	1		Jujuy y Florida	01/01/03	16:00
Capital	Secc. 2ª	1		Av. Alén y Lavalle	02/01/03	18:00
Capital	Secc. 11ª	1		Av. Benj. Aráoz al 1400	02/01/03	
Capital	Secc. 3ª	1		Av. Colón y Lavalle	02/01/03	11:00
Capital	Secc. 1ª	1		Ayacucho al 100	02/01/03	10:30
Capital	Secc. 2ª	1		Jujuy y Fortunata Garcia	02/01/03	8:00
Capital	Secc. 2ª	1			02/01/03	13:00
Capital	Secc. 1ª	1		C. Alvarez y Ayacucho	03/01/03	17:00
				Av. Ej. del Norte y		
Capital	Secc. 6ª	1		Venezuela	04/01/03	
				Av. Roca y Buenos		
Capital	Secc. 2ª	1		Aires	04/01/03	10:00
				Av. Juan B. Justo y		
Capital	Secc. 5ª	1		Uruguay	06/01/03	14:00
Capital	Secc. 5ª	1		Av. Siria al 1600	06/01/03	10:20
Capital	Secc. 1ª	1		Monteagudo y San Juan	06/01/03	
Capital	Secc. 1ª	1		Salta y 24 de Setiembre	08/01/03	12:00
Capital	Secc. 5ª	1		25 de Mayo al 1800	09/01/03	9:30
				Av. Los Proceres y E.		
Capital	Secc. 1ª	1		Unidos	09/01/03	
				Av. Brigido Terán y		
Capital	Secc. 2ª	1		Florida	10/01/03	7:00
Capital	Secc. 11ª	1		Av. Silvano Bores al 200	10/01/03	10:00
				San Juan y Jose		
Capital	Secc. 1ª	1		Colombres	10/01/03	12:00
Capital	Secc. 1ª	1		Santiago y Muñecas	10/01/03	
Capital	Secc. 8ª	1		Matheu y Pje. Nahuel	11/01/03	
Capital	Secc. 1ª	1		Laprida y Congreso	12/01/03	
Capital	Secc. 11ª	1		Av. Benj. Aráoz al 1200	13/01/03	
				Av. Sarmiento y		
Capital	Secc. 1ª	1		Rivadavia	13/01/03	16:30
				24 de Setiembre y		
Capital	Secc. 1ª	1		Suipacha	14/01/03	16:30
				Av. Las América y		
Capital	Secc. 7ª	1		Mendoza	14/01/03	13:00
Capital	Secc. 5ª	1		Av. Siria y Bolivia	14/01/03	17:30
Capital	Secc. 7ª	1		San Martín y Saavedra	14/01/03	16:00
				Av. Ej. del Norte y		
Capital	Secc. 6ª	1		España	15/01/03	14:00
				Av. Fco. de Aguirre al		
Capital	Secc. 6ª	1		2000	15/01/03	11:00
Capital	Secc. 1ª	1		Santiago y Catamarca	15/01/03	10:00

Como ocurre en toda la República Argentina, los datos siniestros de la Provincia de Tucumán presentan disparidades entre los emitidos por fuentes oficiales, y los que corresponden a organizaciones no gubernamentales.

Heridos y muertos en accidentes de tránsito- Distintas fuentes

Fuentes Nacionales

INDEC	L. POR LA VIDA	RENAT-CFSV	RENAT	RENAT
2003	2003	2003	2004	2005 (1ER SEMESTRE)

Accidentes en Pcia. de Tucumán

HERIDOS	1852	-	-	-	-
MUERTOS	129	206	129	137	53

Accidentes en todo el país

HERIDOS	56.669	-	-	-	-
MUERTOS	3124	7.055	3690	3047	1588

Muertos Tucumán/ País

PORCENTAJE	4,13%	2,92%	3,50%	4,50%	3,34%
------------	-------	-------	-------	-------	-------

Fuentes Provinciales

GOB. DE LA PCIA ( 2005 y 2006 A MAYO)	PLANILLAS POLICIALES	
	2003 POL. DE LA PCIA	2005 POL. DE LA PCIA.

Accidentes en Pcia. de Tucumán

HERIDOS	-	2103	2.239
MUERTOS	242 (17 MESES)	129	105

A pesar de las diferencias encontradas pueden extraerse algunas conclusiones con respecto a la cifra de fallecidos, que representan en la Provincia entre el 2,9 % y el 4,5 % del total del país según la fuente.

Esta cifra es mayor al porcentaje de radicación de vehículos de la provincia, que es del 1,8%. Los indicadores de fallecidos por vehículo son entonces mayores a la media nacional según cualquier fuente considerada.

Las cifras de porcentaje de fallecidos son mayores asimismo que el porcentaje que representa el PBI tucumano con respecto al total nacional, que esta entre el 2,4% y el 2,7% del total del país.

Si se considera la población, sin embargo, está en el orden del 3,6% del total nacional, por lo que el numero de fallecidos por habitante estaría cercano a una media nacional.



# **ANALISIS DE LAS CAUSAS Y FACTORES QUE INTERVIENEN**

Las cifras que arrojan las planillas de la policía de la Provincia para todo el territorio provincial indican que en el año 2005 se produjeron 105 muertos y 2239 heridos en 2011 accidentes ( 1675 urbanos y 336 suburbanos).

El 33% de los vehículos involucrados en los accidentes fueron autos, 25% motos, 10% bicicletas, 10% camionetas, 10% peatones y 4% colectivos.

Las cifras de la misma fuente para el año 2003 indican que hubo 129 muertos y 2103 heridos en 1904 accidentes ( 1573 urbanos y 327 suburbanos).

El 36% de los vehículos involucrados son autos, el 26% motos, el 10% bicicletas y el 8% peatones. El porcentaje es similar al registrado en el año 2005.

Según Datos del RENAT, el 37 % de los accidentes en la provincia se produjeron en horario nocturno, ubicando a la Provincia entre las que tienen mayor porcentaje de accidentes nocturnos junto a Entre Ríos, Formosa y Jujuy y muy por encima de la media del país del 25 %.

Según planillas policiales las cifras de accidentes nocturnos son aún mayores: el 55% de los accidentes en el año 2005, el 54,5% en el año 2004 y el 45% en el año 2003.

Del análisis de los datos accidentológicos destacamos especialmente:

- a) La gran cantidad de colisiones, especialmente en la capital provincial, en la cual se encuentran involucradas motocicletas.
- b) El tema se agrava ya que el uso del casco está estimado en un 8%.
- c) Hay una gran difusión de motocicletas tipo enduro, que no están diseñadas para el tránsito en vía pública.
- d) La gran difusión de camionetas 4 x 4 está acompañado de conductas al volante de las mismas que están reñidas con la seguridad vial.
- e) Existe una muy importante cantidad de automóviles en mal estado.
- f) Muchos vehículos de transporte público están en mal estado. En los automóviles de alquiler, por ejemplo, es notorio el mal estado de puertas y la carencia de cinturones de seguridad.
- g) Gran cantidad de siniestros se produce en horario nocturno, especialmente Jueves, Viernes y Sábado, con víctimas mayoritariamente jóvenes.

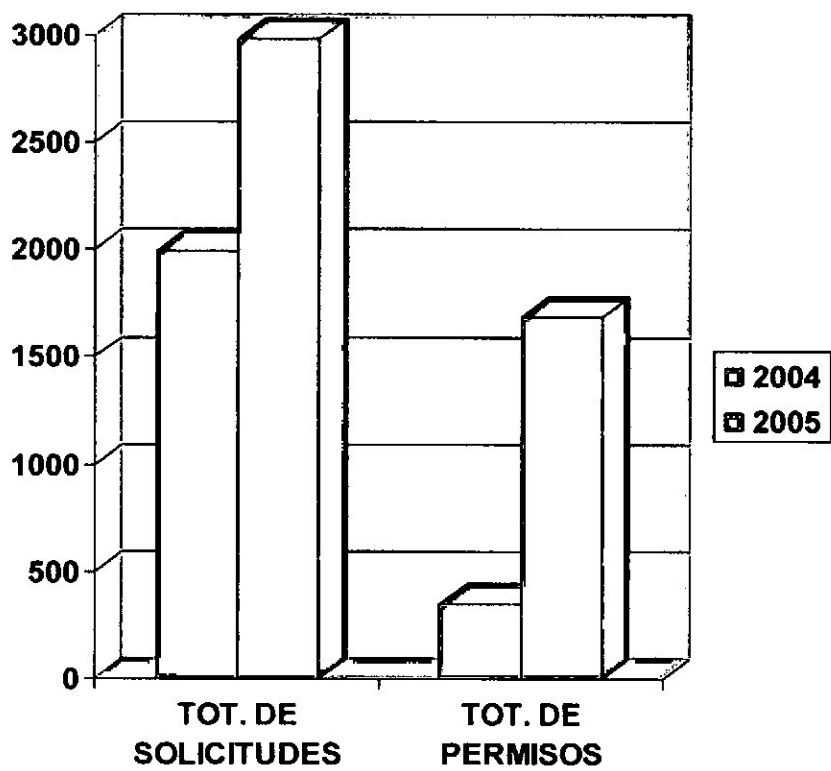
- h) Se combinan con exceso de alcohol en los conductores. El 60% de lo que se pudo realizar dosaje arrojó exceso.
- i) Hay muchos peatones y ciclistas atropellados.
- j) Los ciclistas no suelen utilizar "ojo de gato", especialmente en zonas rurales.
- k) No está severamente punido el uso de teléfonos celulares al conducir.
- l) Queremos referirnos especialmente a un factor específico de la Provincia de Tucumán: el transporte de caña de azúcar, especialmente en la época de zafra, mediante vehículos especiales. Estos son denominados como "rastras cañeras".

La preocupación por este tema en la Provincia lleva a que se elaboren estadísticas específicas, como la que consignamos a continuación:

Resumen de Accidentes de Tránsito Ocurridos en el Ambito de la Provincia - Involucrados Rastras Cañeras AÑO 2005

UU.RR.	HECHOS	HERIDOS	FALLECIDOS
Unidad Regional Capital	0	0	0
Unidad Regional Norte	0	0	0
Unidad Regional Sur	6	7	3
Unidad Regional Este	16	17	9
Unidad Regional Oeste	2	1	1
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>24</b>	<b>25</b>	<b>13</b>

**PERMISOS ESPECIALES (CAÑEROS):**



Las “rastras cañeras” están compuestas por tractores y carritos volquetes, en un número que puede llegar hasta cinco, con un largo que varía desde 13,3 mts. para unidades con un solo carro, hasta 32,4 mts. para unidades con 5 carros. Por el tipo de unidades tractoras sus velocidades son sumamente bajas, entre 15 y 25 km/h, y por las características de los acoplados, o enganches, entre tractor y carros o de estos entre sí, y el largo de los vehículos, éstos durante su desplazamiento tienen un movimiento zigzagante, que llega a constituirse en elemento de fricción significativo, dificultando las condiciones de sobrepaso. A menudo carecen de iluminación.

Se plantea un conflicto entre dos derechos: el de transitar con seguridad, y el relacionado con el trabajo y los problemas socioeconómicos.

El conflicto es recurrente, y hubo momentos en los cuales tomó un importante estado público. En esos momentos, los datos que manejan las autoridades y los productores suelen mostrar importantes diferencias.

Según la Dirección de Emergencias de la Provincia, se registran un promedio de 40 muertos y 360 heridos en alrededor de 300 accidentes con rastras cañeras.

Para el Director de Transporte provincial las rastras cañeras son un verdadero peligro circulando por las rutas e insta a los vehículos que circulan por la ruta 38 a que sean prudentes y no excedan la velocidad permitida. "Hay cruces cada 500 metros, entradas a ingenios y a propiedades. Se trabaja para ilustrar a los choferes cuales son las condiciones que deben tener los rodados que conducen y también en la colocación de la cartelera adecuada. Pero la realidad es que muchos conductores son imprudentes y los cañeros e industriales solo quieren trasladar mucha materia prima". Según el funcionario los 14 puestos ubicados en la llamada ruta de la muerte parecen no ser suficientes para concienciar a la gente sobre las reglas mínimas que deben cumplir. Afirma también que las sanciones que se deben aplicar a quienes no cumplen con las normas son amplias y vastas y que en solo 15 días de Junio de este año se secuestraron 47 rastras cañeras.

En el Área C de este trabajo correspondiente a infraestructura vial, se volverá sobre este tema.

Artículos periodísticos que consideramos ilustrativos acerca de los conflictos sociales que genera esta temática.

### **Si no flexibilizan el horario de circulación de las rastras cañeras intensificaremos las protestas"**

junio 11, 2005

Así lo aseguró el titular de Unión Cañeros Independientes de Tucumán, Sergio Fara, quien descalificó la medida adoptada por la Dirección de Transporte de restringir la circulación de los cargamentos con caña de azúcar entre las 18 y las 6 horas. El

viernes no se afectó el paso de automovilistas, lo que sí podría efectuarse en los próximos días. Según Fara los índices de muertes debido a las rastras cañeras no son exactos. Además el productor azucarero instó a toda la ciudadanía a circular con precaución ya que los autos particulares también incurren en irregularidades.

El titular de UCIT, Sergio Fara, aseguró que en caso de que no se revierta la decisión adoptada por el área de Transporte de la provincia de impedir que circulen las rastras cañeras a partir de las 18 y hasta las 6 horas, los productores harán sentir su rechazo a esta "prohibición".

El viernes los productores del sector llevaron a cabo cortes de ruta en los accesos a las localidades de Concepción, Aguilares, Monteros y Los Gutiérrez. Los tractores y las rastras se asentaron a lo largo de los caminos sin impedir el paso, pero sí advirtiéndoles a los automovilistas el motivo de la manifestación y la posibilidad de que se extienda la medida durante la próxima semana.

Las estadísticas que se dieron a conocer por parte de la Dirección de Transporte es que a raíz de la circulación de estos rodados, se producirían 40 muertes por año. A propósito, Fara manifestó que "los datos que se manejan son distintos de los que se informaban hasta hace un tiempo. Hace un par de meses los funcionarios decían que los accidentes por esta causa llegaban a 8 o 9 por año, ahora de manera curiosa, esta cifra subió estrepitosamente".

"El sector de los cañeros se verá seriamente afectado teniendo en cuenta que los vehículos que fueron adquiridos por los productores, en caso de persistir esta medida, perderán su valor económico ya que no pueden ser explotados como se pensó a la hora de comprarlos", explicó el presidente de la Unión Cañeros Independientes de Tucumán.

Al ser consultado sobre la lectura que realizan quienes seguirán manifestándose a lo largo de la ruta 38 sobre aquellas rastras que circulan sin luces durante la noche, lo que pudo ser comprobado, y dejan como saldo gran cantidad de muertos, Fara aseveró que "de ninguna manera los cañeros pueden hacerse responsables por lo que hacen 2 o 3 inconscientes". Por otra parte el productor azucarero señaló que todos los ciudadanos deben concientizarse sobre la importancia de tomar los recaudos necesarios a la hora de circular por los caminos de la provincia. "Aquí pareciera que el único responsable es el productor cañero, sin embargo todos sabemos que un gran porcentaje de los autos que transitan por las rutas no tienen los papeles en regla o circulan a gran velocidad", advirtió el titular de UCIT.

María Celia Nahra

## PROPONEN QUE LAS RODADOS UTILICEN LUCES INTERMITENTES TODO EL DIA

A partir del lunes a las 6.00, los productores de caña de azúcar retomarán las medidas de fuerza para que los tractores circulen sobre la ruta 38. Reuniones en Obras Públicas.

La semana que comienza será clave para tratar de llegar a un acuerdo con los productores nucleados en la Unión Cañeros Independientes de Tucumán (UCIT), ya que desde la Legislatura y el Poder Ejecutivo se reunirán por separado para analizar la forma de evitar los cortes de rutas que están planificados a partir del lunes a las 6.00 sobre la ruta Nacional 38.

Según el presidente de la Comisión de Obras y Servicios Públicos, **José Teri**, la provincia no cuenta con caminos alternativos para descongestionar a la traza de "la ruta de la muerte", por lo que se deberá coordinar acciones con los funcionarios del Ejecutivo para agilizar los trabajos previstos. "Vamos a reunirnos con urgencia con el Secretario de Obras Públicas **Oscar Mirkin** esta semana para tratar con más profundidad el lunes a la tarde.

Además, no hay carriles secundarios y terciarios para que se eviten más accidentes", aseguró el parlamentario. Por otra parte, el legislador dijo que a partir del lunes próximo seguirán las reuniones con los diferentes sectores implicados. Los primeros en visitar la Comisión de Obras Públicas serán los intendentes de aquellos municipios atravesados por la ruta 38, para tomar acciones conjuntas con los efectivos policiales. Además, se convocará en carácter de urgente al director de Transporte, **Ramón Bulacio**. "Tenemos que dejar de lamentar más víctimas y ponernos a trabajar", terminó Teri.

Uno de los miembros de la Comisión de Economía y Producción de la Legislatura, **José Costanzo**, dijo que no debe plantearse una dicotomía entre economía y seguridad, sino que "ambas deben estar juntas para mejorar la producción de los diferentes sectores, como en este caso el de los azucareros". Por otra parte, aseguró que debería aplicarse para todas las rastras cañeras un sistema de balizas intermitentes que son de bajo consumo y costo. "Son muy parecidas a las que utilizan los móviles de la Policía y que sirven para advertir que esos rodados circulan a muy baja velocidad. Sobre todo para la que no conocen".

"Pedimos disculpas a todos"

Ante la falta de respuestas a los petitorios que se vinieron realizando a efectos de lograr una solución para los productores cañeros, el presidente de UCIT, Sergio Fara dijo que es muy difícil que puedan levantar la zafra con normalidad "Pedimos disculpas a la población en general por los inconvenientes que puedan ocasionar estas medidas, pero deben comprender que las autoridades públicas únicamente reaccionan ante situaciones de hecho. Pareciera ser que es la única manera de conseguir resultados positivos".

Productores cañeros cortaron rutas en Tucumán

## **Protestaron contra una disposición oficial que les prohíbe circular en la vía pública con sus carros, para evitar accidentes**

Productores cañeros de Tucumán cortaron ayer el tránsito sobre una ruta provincial en cinco ciudades para protestar por las restricciones que el gobierno provincial impuso a la circulación de sus carros, con el fin de evitar accidentes de tránsito.

Las protestas se realizaron hoy en forma parcial, sobre una mano de la ruta provincial 38, en ciudades del sur de Tucumán, lo que afectó el funcionamiento de la zafra en la región.

Los cañeros se quejan porque el gobierno restringió la circulación de las llamadas "rastras cañeras", que consiste en un tractor con hasta seis o siete carros cargados, porque su movimiento durante la noche genera peligros para el tránsito, al punto que hay cuarenta muertes anuales por choques contra ese tipo de transporte de caña.

La restricción provincial impide a las "rastras cañeras" circular por las rutas del interior entre las 18 y las 6. Los pequeños y medianos productores de la región, agrupados en la Unión de Cañeros Independiente de Tucumán (UCIP) y el Centro Azucarero de Tucumán (CATU), protestan con cortes de ruta por entender que la medida del gobierno genera perjuicios a sus empresas.

En ese marco, los manifestantes obligaron a detener su marcha a los camiones que llevan caña y tampoco proveen a los ingenios azucareros de materia prima con sus rastras.

Ante esta situación, fuentes de la zafra tucumana señalaron que "se trabaja con cañas de ayer o de dos días" atrás. De todos modos, los cañeros que cortan el tránsito en las localidades de Aguilares, Concepción, Monteros, Gutiérrez y Alberdi, anunciaron que mañana cesarán los piquetes pero el lunes retomarán las medidas de fuerza.

Fuentes del gobierno recordaron que la restricción para la circulación de las "rastras cañeras" durante la noche se aplicó para evitar más accidentes fatales en la ruta 38, dado que "por año hay 40 muertes por estrellarse" con esas formaciones



14 de Junio el 2005

## **TUCUMÁN (ARG.) - MARCHA ATRAS EN EL HORARIO DE LAS RASTRAS**

**El presidente de la Federación Económica de Tucumán, Humberto Sánchez, resaltó ayer que la decisión del Gobierno de prohibir el tránsito de rastras cañeras durante doce horas diarias por las rutas nacionales y provinciales amenazaba con ...**

El presidente de la Federación Económica de Tucumán, Humberto Sánchez, resaltó ayer que la decisión del Gobierno de prohibir el tránsito de rastras cañeras durante doce horas diarias por las rutas nacionales y provinciales amenazaba con frustrar la mayor zafra azucarera de la historia de Tucumán, ya que no hay medio alternativo de transporte capaz de movilizar más de 70.000 toneladas de caña por día desde los campos a los ingenios. Remarcó que el sistema vial de la provincia ha colapsado, lo que hay que asumir y resignarnos a desenvolvernos en estas condiciones. "El gobierno debe extremar sus esfuerzos para controlar adecuadamente las rutas y, paralelamente, adecuar la red caminera a la realidad actual". El Gobierno Provincial resolvió flexibilizar el horario que impedía transitar a carros helvéticos tirados por tractores durante toda la noche. Ahora sólo será de 18.00 a 23.00.

Cañeros satisfechos. Ayer, y tras una reunión que se prolongó por más de tres horas en el despacho del Ministro de la Producción, cañeros, azucareros y el Gobierno de la Provincia, acordaron flexibilizar la resolución de la Secretaría General de Transporte que impedía la circulación de rastras cañeras por rutas nacionales y provinciales. No sin antes preguntar al gobernador José Alperovich, y de consultar con la gente del Ministerio de Seguridad, los presentes, encabezados por el ministro José Manuel Paz, y el secretario de Actividades Productivas, José Ignacio Lobo Viaña, informaron a la prensa que el Poder Ejecutivo decidió reducir el horario de circulación de los tractores que tiran carros helvéticos con cañas, al horario de 18.00 a 23.00, en vez de las 06.00, inicial. De esta manera, el sector productivo levantó la medida de fuerza que llevaba a cabo desde el viernes en distintos tramos de la ruta nacional 38. Lo resuelto fue refrendado en una acta, firmada por Paz, Sergio Fara (UCIT), Humberto Gordillo (CACTU), el asesor del Centro Azucarero Regional Tucumán (CART), Ernesto Cerro, y los productores Alberto Sahad, de Aguilares, y Ramón Amado, de Concepción. La misma señala entre otras cosas la necesidad de minimizar entre los factores, los riesgos personales como consecuencia del transporte de caña con las rastras tiradas por tractores. Estas no podrán circular por las rutas 38, 9 y 157 en el horario de 18.00 a 23.00, debiéndose habilitar cruces, con controles policiales y señalización adecuada durante las horas convenidas de restricción. Asimismo, se acordó que ningún ingenio deberá permitir la descarga de materia prima en sus canchones de aquellas rastras que no reúnan los requisitos de seguridad para su circulación.

Los conductores deberán contar con carnet habilitante, seguro y todos los

papeles necesarios para circular, además se fijó que sean la Secretaría de Transporte y la Policía los encargados de realizar los controles de rigor en puestos fijos y móviles, tanto en rutas como en los ingenios.

No podrán circular rastras en formaciones de "trencitos", con exceso de volquetes o carros helvéticos enganchados, con cargas que sobresalgan más allá de lo permitido.

Por último se decidió constituir una comisión integrada con los presidentes de UCIT y CACTU, para analizar la resolución número 2.037 de la DGT, a fin de implementar medidas complementarias a la presente y sugerir los cruces mínimos e indispensables, que permitan el adecuado control de las rastras.

Los dichos de la discordia El conflicto cañero amenazaba con profundizarse más si el Poder Ejecutivo no atendía sus requerimientos ya que los dichos del ministro de Seguridad, Pablo Baillo, habían calado hondo en el sentimiento de los productores ya que hablaban sobre que la economía de un sector no se construye sobre muertes, en accidentes de tránsito. (El Siglo)

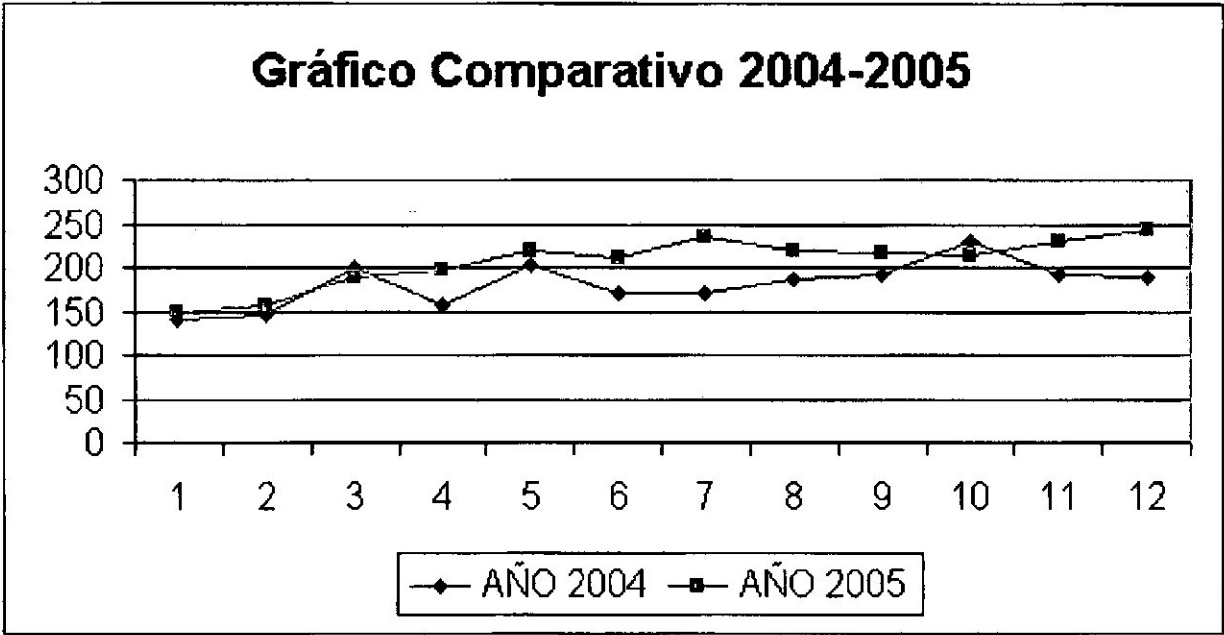
**ANALISIS DE  
TRAMOS/AREAS DE  
MAYOR  
SINIESTRALIDAD**

De los análisis efectuados de los datos obtenidos surge que los tramos/ áreas de mayor siniestralidad son:

a) la ruta 38

Accidentes de transito Ruta 38    Periodo 2004-2005

	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SET	OCT	NOV	DIC
<b>AÑO 2004</b>	36	24	34	31	57	41	38	55	45	53	46	30
<b>AÑO 2005</b>	30	29	37	46	36	38	44	57	41	38	43	63
<b>TOTALES</b>												
<b>AÑO 2004</b>	140	146	201	156	203	171	171	187	192	230	192	190
<b>AÑO 2005</b>	148	157	190	196	219	211	235	220	215	213	231	244
<b>DIFERENCIA EN %</b>	-1.37	0.88	0.44	2.84	-4.46	-0.8	1.01	0.13	-1.02	-3.3	-0.82	6.4



Según la planilla de Accidentes de la policía provincial, en la Ruta 38 en el año 2005 hubo 28 muertos y 199 heridos en 164 accidentes con víctimas. El 76% de los accidentados fueron hombres y el 24% mujeres.

En el 57 % de los accidentes estuvieron involucrados autos, el 33% motos y el 24 % bicicletas.

El 14% de los accidentes fueron colisiones auto-auto, el 13% auto-moto y el 9% auto-bicicleta. El resto de los accidentes involucraron camionetas, ciclomotores, peatones, etc.

En los primeros 4 meses del año 2006 se produjeron en la ruta 47 accidentes con 14 muertos y 47 heridos. El 74% de los accidentados fueron hombres y el 26% mujeres.

En el 64 % de los accidentes estuvieron involucrados autos, en el 36% motos y en el 25% bicicletas.

El 19 % fueron colisiones auto-auto, el 19% auto-moto y el 9% auto-bicicleta.

Artículos periodísticos referidos a problemas de seguridad vial en la ruta 38, que en la región es conocida como "ruta de la muerte".

#### **•LA RUTA DE LA MUERTE**

Alarma en el sur al cuadruplicarse la cifra de muertes en accidentes con respecto a 2005

Dos personas perdieron la vida y siete sufrieron heridas en dos terribles choques.

Suman doce las víctimas fatales durante el primer trimestre del año.

## El miedo se robustece

Por Rodolfo Casen

La tragedia despliega imágenes estremecedoras. En medio de chatarras estrujadas, a veces hay víctimas que batallan con la muerte u otras que ni siquiera tuvieron tiempo de hacerle frente. Niños, jóvenes, adultos o ancianos son víctimas inocentes de un drama que se repite con mayor frecuencia. El escenario es el mismo de siempre. La principal carretera del sur de la provincia no deja de sembrar muerte y dolor. Sus banquetas se llenan de cruces que testimonian la fatalidad. Es el espejo que nos muestra una realidad que habla de muchos años de abandono y de promesas incumplidas. Nadie sabe con certeza cuándo se comenzará a reparar la actual ruta o se concluirá la nueva que se construye entre Famaillá y Monteros. Si sólo llegará hasta Concepción o se extenderá hasta Alberdi. El miedo, en tanto, se robustece ante la llegada de la zafra azucarera. Se anticipó que se acondicionarían caminos terciarios y secundarios para evitar la salida a la 38 de las rastras cañeras. Sin embargo, los agricultores se movilizan para pedir arreglos que por lo menos les permitan sacar su producción. La realidad, otra vez, se impone sobre las palabras.

## **EN LA RUTA 38 SE PRODUJERON 12 MUERTES EN LO QUE VA DE 2006**

CONCEPCION.-La tragedia volvió a instalarse en la ruta 38. Anoche, dos personas perdieron la vida y otras dos resultaron heridas en un accidente que se registró en Aguilares. En lo que va del año, ya son 12 las víctimas que murieron en ese camino, el cuádruple de las que se registraron en igual período de 2005. Por la mañana, en León Rougés, en una doble colisión, otros cinco hombres sufrieron lesiones.

El accidente reafirma la alta peligrosidad de la principal carretera del sur tucumano, a poco más de 48 horas del anterior, ocurrido en el kilómetro 99, que causó cuatro muertos y tres heridos. Al cierre de esta edición se desconocía la identidad de las víctimas mortales.

En lo que va del año, a causa de los distintos accidentes en la 38 murió un total de 12 personas y hubo 27 heridas. Esta cifra cuadriplica el registro del año pasado cuando, en igual período y por causas similares, fallecieron tres y diez resultaron con distintas lesiones.

Este estremecedor repunte en el número de accidentes y de víctimas, y la proximidad de la zafra azucarera, agitan las preocupaciones de los pobladores del sur: se trata del período en que la ruta se torna más riesgosa, al incorporarse al tránsito las rastras cañeras. Y más si se tiene en cuenta que, según las estadísticas oficiales, durante todo el año pasado, se produjeron 14 muertes en la carretera.

### **A la mañana**

El accidente tuvo lugar alrededor de las 7.15 cuando, según un informe policial, una camioneta ranchera que se dirigía al norte se detuvo imprevistamente en medio de la calzada y desde atrás fue embestida por una pick up Peugeot. A raíz del impacto, el primer rodado se fue hacia el carril opuesto y terminó chocando frontalmente contra un Ford Falcon que circulaba hacia el sur. Como consecuencia, resultó con serias heridas Miguel Sales, de 47 años y con domicilio en Monteros, conductor de la Ranchera. Acusaron lesiones que no revisten gravedad Maximiliano Tula (23), chofer de la Peugeot, y sus acompañantes Diego Alejandro González, (14) y Dardo Exequiel Rojas, todos de

Los Vegas, Concepción. José Martínez (62), de Villa Quinteros, que manejaba el Ford, sufrió traumatismos leves. Las víctimas fueron trasladadas al hospital de Monteros donde permanecen internadas en observación. En el caso de Sales, se preveía derivarlo al hospital Padilla si no evolucionaba bien.

Los rodados quedaron en medio de la calzada con serios daños materiales. A causa de ello, el tránsito fue desviado hacia el antiguo puente sobre el río Pueblo Viejo. La circulación por la 38 recién se normalizó alrededor de las 10. Bomberos Voluntarios de Monteros y agentes de la comisaría de León Rougés trabajaron arduamente para rescatar a Sales y a los acompañantes de Tula, que habían quedado atrapados en los vehículos.

“La Ranchera habría sido la que desencadenó el accidente cuando se detuvo en medio de su carril por razones que no están claras. Se supone que sufrió un desperfecto mecánico. Su chofer no tuvo tiempo ni de bajarse de la Ranchera cuando fue embestido por la otra camioneta. La camioneta Peugeot, por el impacto, terminó en el carril opuesto y fue embestida por el auto. Fue un impacto tremendo”, indicó el comisario César Medina, que estuvo a cargo del operativo.

(C)



### **Esperan que se concrete la nueva traza**

CONCEPCION.- Los habitantes del sur de la provincia advierten preocupados que el tiempo pasa y no avanzan las obras de la nueva traza. Mientras tanto, la ruta 38 se cobra cada vez más víctimas fatales.

"Hubo varios avisos sobre el lanzamiento a licitación de obras sobre la actual carretera y la nueva que se construye entre Famaillá y Monteros. La referida a la reparación de la traza vieja aún no se concretó y tiene nueva fecha. En cuanto a los dos tramos que hay entre Monteros y Alberdi en la ruta que se abre al sur, y que restan que se adjudiquen, los trámites están demorados", dijo Miguel Aboud, presidente del Centro de Defensa Comercial del Sur (CDCS).

Según el dirigente, lo inquietante no es sólo el hecho de que las licitaciones no se estén haciendo con la premura suficiente, sino también que los trabajos que se realizan entre Famaillá y Monteros no tendrían los avances previstos en virtud de algunos inconvenientes que surgieron con el pago a las empresas subcontratistas. "Se hicieron varios anuncios y estos no se están cumpliendo en las fechas establecidas", explicó el empresario.

Según el intendente local Osvaldo Morelli, los anuncios sobre los llamados a licitación para las obras de continuación de la nueva ruta y de reparación de la actual traza "son alentadores, pero todos esperamos que finalmente se hagan". "Urge que se defina el proyecto y se concrete la ejecución del tramo entre Monteros y Aguilares, que es el sector de mayor movimiento vehicular. En realidad aquí se espera ver concluido todos los tramos de la nueva carretera", indicó el funcionario.

Según Morelli, la peligrosidad que representa el intenso tránsito de la 38 ha obligado a varios municipios a instalar semáforos para brindar más seguridad a los peatones y vehículos que deben cruzar esa ruta. Apuntó que fue su intendencia la primera en adoptar esos aparatos a raíz de la elevada cifra de muertos y heridos que arrojaban todos los años los accidentes en esos cruces. "Ahora los índices son mínimos", aseguró.

Ultimamente se sumaron a su iniciativa los municipios de Famaillá, Monteros y La Cocha. “La cuestión es que los accidentes se vienen registrando en tramos intermedios de las ciudades. De ahí que se tiene que procurar lo antes posible descongestionar la actual ruta”, concluyó. (C)

### **LISTA TRAGICA**

Germán Juárez, de 72 años, falleció el 14 de enero al ser embestido por un camión cuando caminaba por la banquina de la ruta 38 a la altura de Villa Quinteros.

El 2 de marzo pasado, Luis Aríñez, de 46 años murió cuando el ómnibus en el que viajaba chocó contra un árbol en las cercanías de la localidad de Acherai.

En la localidad de La Invernada, al sur de Alberdi, el 9 de marzo en un choque frontal entre dos camionetas, fallecieron cuatro empleados de la Dirección Provincial de Vialidad.

El jueves pasado, cuatro personas, entre ellos tres integrantes de una familia, murieron en un choque múltiple que se produjo en el kilómetro 99 de la ruta 38.

b) la capital provincial

Accidentes de tránsito registrados en San Miguel de Tucumán clasificados por mes.  
Año 2004.

Accidentes en Capital con víctimas

Mes	Total	Clasificado por zona de ocurrencia			Resultantes del total de accidentes				Acc Sin Víctimas	Total Accid	Acc Por Día (*)
		Macro centro	Micro centro	Fuera de las 4 av.	Autos	Motos	Heridos	Muertos			
Enero	136	20	28	88	104	65	142	1	143	279	9,00
Febrero	94	9	8	77	61	50	96	6	109	203	7,00
Marzo	132	33	20	79	144	81	165	1	122	254	8,19
Abril	94	10	12	72	76	45	111	1	93	187	6,23
Mayo	112	16	18	78	123	46	107	2	98	210	6,77
Junio	96	10	17	69	102	52	107	-	84	180	6,00
Julio	98	9	10	79	72	67	104	1	79	173	5,58
Agosto	102	30	11	61	114	57	124	2	92	194	6,26
Septiembre	110	15	17	78	133	78	144	1	93	203	6,77
Octubre	123	21	19	83	136	75	128	3	92	215	6,93
Noviembre	101	18	13	70	127	20	123	1	90	191	6,37
Diciembre	106	22	22	62	166	21	114	1	94	200	6,45
Total	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6,82
<b>Total</b>	<b>1304</b>	<b>213</b>	<b>195</b>	<b>896</b>	<b>1358</b>	<b>657</b>	<b>1465</b>	<b>20</b>	<b>1189</b>	<b>2489</b>	<b>6,82</b>

(\*) Promedio de accidentes por día tomando accidentes simples.

Microcentro: ÁREA COMPRENDIDA ENTRE LAS CALLES: Santiago, Salta, Jujuy, General Paz, Moreno y Balcarce.

Macrocentro: ÁREA COMPRENDIDA DESDE EL PERIMETRO QUE LIMITA EL MICROCENTRO HASTA LAS SIGUIENTES AVENIDAS: Sarmiento, Mitre, Alem, Roca, Saenz Peña, Avellaneda.

**Fuente:** Dirección de Policía de Tránsito y Vía Pública- Departamento Prevención y Educación Vial.

Accidentes de tránsito registrados en San Miguel de Tucumán clasificados por mes.											
Año 2003.											
Mes	Accidentes en Capital con víctimas								Acc. sin víctim	Total de Accid	Accid por día (*)
	Total	Clasificado por zona de ocurrencia			Resultantes del total de accidentes						
		Macro centro	Micro centro	Fuera de las 4 av	Autos	Motos	Heri dos	Muer tos			
Enero	70	20	11	39	59	33	75	2	78	148	4,93
Febrero	70	11	17	42	61	38	77	1	76	146	4,87
Marzo	104	27	18	59	79	48	114	2	110	214	7,13
Abril	108	23	19	66	74	55	117	2	117	225	7,50
Mayo	119	30	16	73	83	70	134	3	126	245	8,17
Junio	125	20	17	88	86	86	141	7	131	256	8,53
Julio	123	8	4	111	119	63	125	4	116	239	7,97
Agosto	113	29	16	68	116	59	120	7	116	225	7,50
Septiembre	107	17	7	83	119	68	104	-	110	217	7,23
Octubre	141	25	19	97	157	67	163	1	149	290	9,67
Noviembre	119	20	14	85	111	70	142	7	122	241	8,03
Diciembre	152	33	20	99	165	74	176	4	160	312	10,40
Total	1351	263	178	910	1229	731	1488	40	1407	2758	7,66

(\*) Promedio de accidentes por día tomando accidentes simples.

Microcentro: ÁREA COMPRENDIDA ENTRE LAS CALLES: Santiago, Salta, Jujuy, General Paz, Moreno y Balcarce.

Macrocentro: ÁREA COMPRENDIDA DESDE EL PERIMETRO QUE LIMITA EL MICROCENTRO HASTA LAS SIGUIENTES AVENIDAS: Sarmiento, Mitre, Alem, Roca, Saenz Peña, Avellaneda.

**Fuente:** Dirección de Policía de Tránsito y Vía Pública- Departamento Prevención y Educación Vial.

En el área conocida como el "Gran San Miguel de Tucumán" viven actualmente aproximadamente 800.000 personas, lo cual representa un porcentaje en torno al 55% del total provincial. Incluimos aquí la capital provincial propiamente dicha, y municipios como Lules, Taif Viejo, Banda del Río Salí, Yerba Buena.

Desde el punto de vista del tránsito, las autoridades capitalinas distinguen tres zonas:

- 1) Micro Centro: Área comprendida entre las calles Santiago – Salta – Jujuy – General Paz – Moreno – Balcarce.
- 2) Macro Centro: Área comprendida desde el perímetro que limita el micro centro hasta las avenidas: Sarmiento – Mitre – Alem – Roca – Saenz Peña – Avellaneda.
- 3) “Fuera 4 avenidas”: todas las áreas externas al perímetro delimitado por las avenidas citadas.

La zona donde se registran más colisiones con víctimas es la 3), y especialmente la que corresponde a la Comisaría 8ª. de la Policía de la Provincia.

Este dato se viene registrando históricamente. Fue constatado por estudios realizados en las décadas de 1980 y 1990 por funcionarios del sistema de salud. Y citaremos aquí cifras actualizadas, del tercer trimestre del año 2005:

Accidentes de tránsito con daños materiales:

Micro centro:	1.025.
Macro centro:	421.
Área 3:	720.

Accidentes de tránsito con víctimas:

Micro centro:	76
Macro centro:	108
Área 3:	247

Estos datos surgen de estadísticas de la Dirección de Policía de Tránsito y la Vía Pública, Departamento de Prevención y Educación Vial, de la Municipalidad de San Miguel de Tucumán.

Observamos como características distintivas el exceso de velocidad, especialmente en las avenidas, y la falta de control, que lleva a conductas difundidas como el uso de celulares.

# **AREA B**

## **CONTROL Y POLICIA**

**MARCO TEÓRICO  
(RELATIVO A CONTROL Y  
POLICIA EN GENERAL)**

Velar por el cumplimiento de las normas es parte integral de la seguridad vial. Un estudio exhaustivo sobre la aplicación de las leyes de tránsito señaló varias conclusiones importantes:

- Es esencial que los elementos de disuasión sean de peso para que la aplicación de las leyes del tránsito resulte efectiva;
- El grado de control debe ser elevado y sostenido en el tiempo para que se perciba que hay un alto riesgo de ser sorprendido en falta;
- Cuando se detiene a los infractores, las sanciones deben ser rápidas y eficaces;
- La aplicación de estrategias de control selectivas para detectar determinados comportamientos de riesgo y la selección de sitios específicos donde aplicarlas son, ambas, medidas que mejoran la efectividad de la aplicación de la ley;
- De todos los métodos de aplicación de la ley, los mecanismos automatizados, como las cámaras, son los más rentables en relación con los costos;
- La publicidad en apoyo a las medidas de aplicación de la ley incrementa su eficacia, pero la publicidad por sí sola afecta mínimamente el comportamiento de los usuarios de la vía pública.



**MARCO TEÓRICO  
(RELATIVO A LICENCIAS  
DE CONDUCIR)**

La Licencia es un certificado habilitante para conducir. Esta noción no debe ser confundida con la de "Registro de Conductor", que remite imaginariamente a un mero trámite registral, sin mayores exigencias.

El procedimiento mediante el cual se otorga una licencia de conducir, y la capacidad del Estado para retirar en forma parcial o definitiva esa licencia cuando su portador haya demostrado ser un peligro para la seguridad vial, tanto en lo que se refiere a su propia persona como a sus semejantes, son elementos esenciales de toda política orientada a disminuir los accidentes de tránsito.

Debe ser otorgada únicamente por la autoridad jurisdiccional del domicilio real del solicitante, que deberá acreditarlo dejando copia de su documento nacional de identidad. (Decreto 779/95, Reglamentario de la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial No. 24.449).

Es esencial el respeto de los requisitos y procedimientos para el otorgamiento de cada clase diferenciada de licencias.

Los conductores principiantes deben estar sujetos a regímenes especiales, que les permitan ir adquiriendo derechos más amplios a medida que vayan desarrollando su habilidad en el terreno.

Es conveniente que las renovaciones de licencias sean utilizadas para reforzar y actualizar los conocimientos teóricos adquiridos.

**DATOS RESPECTO AL  
ACCIONAR POLICIAL  
RELACIONADOS A  
SEGURIDAD VIAL:  
MULTAS,  
INFRACCIONES, ACTAS,  
CONTROLES DE  
VELOCIDAD, DE  
ALCOHOLEMIA, ETC.**

Datos de la Policía Vial, que depende del Ministerio de Seguridad Ciudadana, y dentro del mismo, de la Secretaría de Transporte y Seguridad Vial. Su ámbito de acción es todo el territorio provincial.

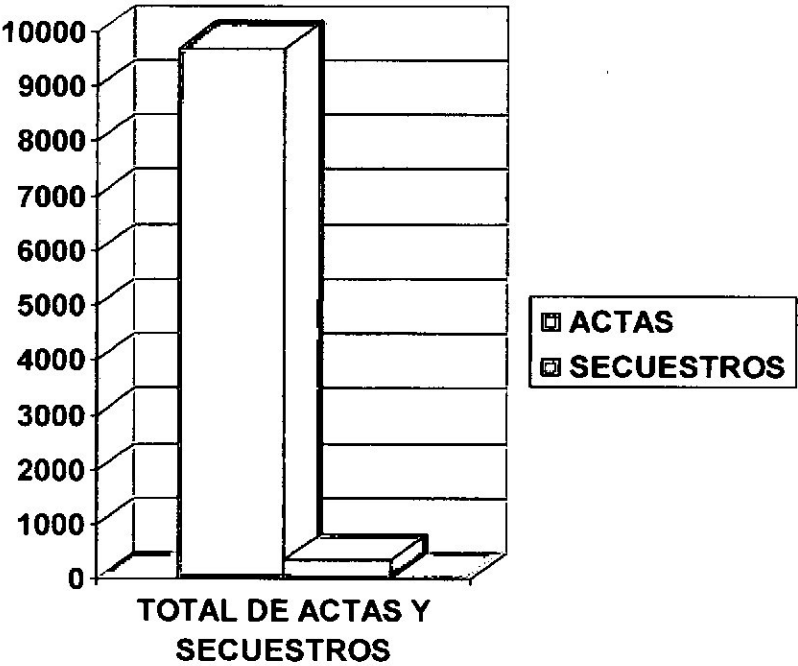
En el año 2005 se realizaron los siguientes procedimientos:

- a) Actas de Infracción: 5.941
- b) Secuestros: 1.259
- c) Actas Provinciales: 325
- d) Cantidad de Procedimientos: 7.525

Los datos que nos fueron facilitados carecen de precisiones respecto a sus características: controles de velocidad. Alcoholemia, etc.

DIRECION GRAL DE POLICIA Y SEG. VIAL

ACTAS LABRADAS DESDE SU CREACION (JULIO 2005)



## **Registro de Vehículos de Alquiler**

Un punto especial lo constituye el referido a los vehículos de alquiler, especialmente remises. En Tucumán era público y notorio que constituía, desde hace mucho tiempo, un sistema virtualmente anarquizado, con grandes implicancias no sólo en la seguridad vial, sino también en la seguridad ciudadana en general.

El actual gobierno municipal de la capital generó un nuevo sistema, el SUTRAPPA. La Dirección General de Transporte de la Provincia, por resolución 1957-DGT-2006, del 27 de Marzo de 2006, habilitó el Registro Provincial de Prestatarios de Taxis, Remises y Autos Rurales (RPPTRAR).

La inscripción, tramitación, entrega de la oblea y de la tarjeta de identificación es totalmente gratuita. Los interesados deberán presentar la solicitud en formulario RPPTRAR numerado correlativamente; cédula de identificación de automotor del titular; cobertura de seguro reglamentario y recibo de pago total o mensual de la prima correspondiente; licencia habilitante – carnet de manejo- del conductor (propietario-chofer); identificación del vehículo de acuerdo al servicio que presta. Las fichas identificatorias corresponden al titular y/o chofer.

Es ilustrativa la crónica periodística al momento de su puesta en marcha.

### **SE REGISTRARON 200 VEHICULOS**

Más de 200 automóviles se inscribieron en el Registro Único de choferes de taxis y remises que implementa desde el lunes pasado el Ministerio de Seguridad. La recepción de parte de las remiserías y de los taxistas, fue destacada durante un encuentro con los periodistas por el Ministro Mario López Herrera.

“Aparentemente son muchos los que quieren trabajar en la legalidad y regularizar su situación, por nuestra parte no permitiremos más situaciones de inseguridad en el servicio”, aseguró el funcionario en conferencia de prensa.

López Herrera reiteró que quienes no cuenten con la oblea correspondiente no podrán circular, y se procederá al secuestro del rodado, al tiempo que especificó que el Ministerio y la Policía de Seguridad Vial se encuentran acordes a la situación para realizar los operativos de control.

Datos de la Dirección de Policía de Tránsito y la Vía Pública de la Municipalidad de San Miguel de Tucumán.

Motivo de infracción	Enero	Febrero	Marzo	Abril
Violar transito cortado	392	512	764	830
Violar luz roja	241	396	431	437
Vehículos remitidos corralón	616	331	649	750
Levantar pasajeros	101	113	103	104
Estacionar en zona prohibida	887	787	1239	1193
Estacionar en area peatonal	4	48	20	26
Estacionar en vereda	129	121	98	135
Estacionar en Espacio verde	0	0	0	97
Estacionar en ochava	78	154	147	180
Estacionar en reservado	7	3	17	19
Estacionar en doble fila	115	112	201	208
Estacionar a la izquierda	35	41	52	29
Estacionar en parada de omnibus	44	43	70	53
Estacionar en parada de taxi	37	18	28	31
Efectuar descarga fuera de hora	106	111	127	83
Efectuar retorno	20	17	39	17
Circular sin cinturón de seguridad	49	29	19	59
Circular sin casco	345	150	359	253
Circular sin chapa patente	163	106	177	190
Circular sin carnet de manejo	63	88	73	88
Circular sin licencia de taxi o remis	13	7	6	8
Circular contra el transito	34	23	22	21
Se negó a abonar boleto de estac.	3	30	22	27
Circular hablando por celular	50	82	125	182
Circular carros tracción a sangre	2	0	4	22
Violar zona restringida (dec. 3532)	0	0	0	0
Total infracciones discriminadas	3533	3322	4788	5020
Total Actas mes	2786	2985	4143	4535
Anuladas por el inspector	53	107	111	134
Total Actas Bien Confeccionadas	2733	2878	4032	4401

Motivo de infracción	Mayo	Junio	Julio	Agosto
Violar transito cortado	801	706	565	838
Violar luz roja	374	276	191	342
Vehículos remitidos corralón	613	178	230	1025
Levantar pasajeros	133	104	114	125
Estacionar en zona prohibida	1205	1297	1053	992
Estacionar en area peatonal	46	7	12	9
Estacionar en vereda	116	6	66	258
Estacionar en Espacio verde	1	0	0	0
Estacionar en ochava	132	200	165	208
Estacionar en reservado	10	8	11	12
Estacionar en doble fila	213	244	168	171
Estacionar a la izquierda	42	62	92	63
Estacionar en parada de omnibus	68	70	68	69
Estacionar en parada de taxi	34	68	87	89
Efectuar descarga fuera de hora	113	92	90	104
Efectuar retorno	60	11	7	9
Circular sin cinturón de seguridad	64	42	19	37
Circular sin casco	270	42	69	311
Circular sin chapa patente	203	67	80	328
Circular sin carnet de manejo	181	37	64	152
Circular sin licencia de taxi o remis	23	7	7	5
Circular contra el transito	28	12	19	48
Se negó a abonar boleto de estac.	23	18	18	15
Circular hablando por celular	127	113	143	313
Circular carros tracción a sangre	4	0	1	16
Violar zona restringida (dec. 3532)	0	0	0	0
Total infracciones discriminadas	4880	3707	3336	5523
Total Actas mes	4071	3561	3040	4565
Anuladas por el inspector	122	113	94	138
Total Actas Bien Confeccionadas	3949	3448	2946	4427



Motivo de infracción	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	Total
Violar transito cortado	709	704	633	535	7989
Violar luz roja	358	356	418	221	4042
Vehículos remitidos corralón	666	641	489	86	627
Levantar pasajeros	84	210	122	149	1462
Estacionar en zona prohibida	934	835	589	801	11812
Estacionar en area peatonal	18	26	18	16	250
Estacionar en vereda	220	232	144	30	1595
Estacionar en Espacio verde	0	0	0	0	98
Estacionar en ochava	277	285	74	159	2059
Estacionar en reservado	33	31	14	11	176
Estacionar en doble fila	138	143	118	89	1920
Estacionar a la izquierda	73	52	27	44	612
Estac. en parada de omnibus	74	66	0	69	694
Estacionar en parada de taxi	81	107	0	83	661
Efectuar descarg fuera de hora	90	95	87	74	1172
Efectuar retorno	19	18	7	5	229
Circular sin cint de seguridad	67	49	41	30	505
Circular sin casco	217	176	139	25	2356
Circular sin chapa patente	223	193	139	14	3041
Circular sin carnet de manejo	145	139	104	24	1158
Circular sin lic de taxi o remis	12	8	9	36	141
Circular contra el transito	32	22	36	21	318
Se negó abonar boleto estac	27	16	35	0	234
Circular hablando por celular	189	244	220	143	1931
Circular carros tracción sangre	0	1	3	0	53
Violar zona restring.(dec. 3532)	0	0	8	61	69
Total infracciones discrimin	4686	4648	3463	2665	49571
Total Actas mes	3940	3946	3009	2606	43187
Anuladas por el inspector	114	115	129	90	1320
Total Actas Bien Confección.	3826	3831	2880	2516	41857

El motivo de existir mayor cantidad de infracciones que actas "físicas" es a causa de que muchas actas contienen más de dos infracciones.

**ANALISIS DEL  
ACCIONAR POLICIAL  
RESPECTO A  
SEGURIDAD VIAL**

Según transmitieron a fines de Marzo de 2006 los medios de comunicación, el Gobernador de la Provincia, José Alperovich, pidió al Presidente de la Cámara, Fernando Juri, que se acelere la autorización para que Gendarmería Nacional colabore con los controles de tránsito.

Esto demuestra que se considera que la Policía Provincial, por sí sola, no está en condiciones de garantizar tal servicio.

El Decreto que el Gobernador pide al Poder Legislativo sea refrendado es el 1.373/7 del 13 de Mayo de 2004, y expresa en su parte resolutive:

Artículo 1: Autorízase al Sr. Ministro de Seguridad Ciudadana a suscribir en representación del Superior Gobierno de la Provincia, el Acta Complementaria del Convenio Marco de Asistencia y Cooperación Recíproca con Gendarmería Nacional, el que como Anexo Único pasa a formar parte integrante del presente Decreto.

Artículo 2: Dejase establecido que una vez suscrito el presente Convenio, deberá ser remitido a la H. Legislatura de Tucumán en los términos de la Ley No. 6.598.

En entrevista mantenida por el responsable de este estudio, con la presencia del Sr. Secretario de Transportes, Procurador Ramiro Eduardo Gutierrez, y del Sr. Secretario de Seguridad, Lic. Eduardo Di Lores, el Sr. Jefe de Policía de la Provincia, Comisario General Hugo Raúl Sánchez, manifestó la necesidad de coordinar las acciones de control con Gendarmería Nacional. Quiero destacar especialmente que esta actitud del Comisario General Sánchez es de suma importancia, ya que en el pasado existieron dificultades en prácticamente todo el país, por cuestiones jurisdiccionales, entre las policías provinciales y las fuerzas de seguridad nacionales. Esta política del Comisario General Sánchez no sólo honra a su persona y a la institución que conduce, sino que tiene un significado verdaderamente histórico en la construcción de una política de Seguridad Vial en la República Argentina.

La Dirección de Transporte nos informó que actualmente existen 278 policías viales, además de 76 inspectores. Y que se nombrarán 120 policías viales más, que serán destinados a la capital provincial.

En la capital, especialmente en esquinas del área céntrica, el tránsito es dirigido por los popularmente conocidos como "varitas", aunque a priori creemos que existe desconfianza en la población acerca de su capacidad para cumplir eficazmente la tarea a su cargo.

El incumplimiento de las normas, tanto en conductores de diversos vehículos como en peatones, está ampliamente difundido.

También es visible el deterioro del estado de numerosos vehículos. Entre ellos se destacan muchos de los ómnibus, y del extendido servicio de taxis y remises. Las autoridades han avanzado respecto a la regularización de estos últimos, pero sin duda el tema tiene aristas socio – económicas complejas, y su resolución será paulatina.

**DATOS DEL PROCESO  
DE OTORGAMIENTO DE  
LICENCIAS:  
SOLICITADAS VS.  
OTORGADAS**

Las licencias de conducir son expedidas por los Municipios. Tenemos datos del Municipio de San Miguel de Tucumán. Respecto a los demás municipios de la Provincia, el Consejo Provincial de Transporte y Seguridad Vial les solicitó información, pero no obtuvo respuesta.

Datos de San Miguel de Tucumán:

#### CANTIDAD DE LICENCIAS RENOVADAS EN EL AÑO 2005

LICENCIAS RENOVADAS 1ra CATEGORÍA: 1276

LICENCIAS RENOVADAS 2da CATEGORÍA: 126

LICENCIAS RENOVADAS 3ra CATEGORÍA: 2839

LICENCIAS RENOVADAS 4ta CATEGORÍA: 3521

LICENCIAS RENOVADAS 5ta CATEGORÍA: 771

LICENCIAS RENOVADAS 6ta CATEGORÍA: 5

TOTAL: 8538

#### CANTIDAD DE LICENCIAS EMITIDAS POR PRIMERA VEZ EN EL 2005

LICENCIAS POR PRIMERA VEZ 1ra CATEGORÍA: 934

LICENCIAS POR PRIMERA VEZ 2da CATEGORÍA: 33

LICENCIAS POR PRIMERA VEZ 3ra CATEGORÍA: 791

LICENCIAS POR PRIMERA VEZ 4ta CATEGORÍA: 489

LICENCIAS POR PRIMERA VEZ 5ta CATEGORÍA: 623

LICENCIAS POR PRIMERA VEZ 6ta CATEGORÍA: 3

TOTAL: 2873

**CANTIDAD DE LICENCIAS RENOVADAS EN AL AÑO 2006 DESDE 1/1 AL 18/5**

LICENCIAS RENOVADAS 1ra CATEGORÍA: 1329

LICENCIAS RENOVADAS 2da CATEGORÍA: 53

LICENCIAS RENOVADAS 3ra CATEGORÍA: 1480

LICENCIAS RENOVADAS 4ta CATEGORÍA: 1636

LICENCIAS RENOVADAS 5ta CATEGORÍA: 428

LICENCIAS RENOVADAS 6ta CATEGORÍA: 1

**TOTAL: 4927**

**CANTIDAD DE LICENCIAS EMITIDAS POR 1ra VEZ EN 2006 DESDE 1/1 A 18/5**

LICENCIAS POR PRIMERA VEZ 1ra CATEGORÍA: 444

LICENCIAS POR PRIMERA VEZ 2da CATEGORÍA: 6

LICENCIAS POR PRIMERA VEZ 3ra CATEGORÍA: 689

LICENCIAS POR PRIMERA VEZ 4ta CATEGORÍA: 215

LICENCIAS POR PRIMERA VEZ 5ta CATEGORÍA: 429

LICENCIAS POR PRIMERA VEZ 6ta CATEGORÍA: 1

**TOTAL: 1784**

No existen datos que reflejen el contraste entre licencias solicitadas / licencias otorgadas. Esto se debe a que el rechazo es prácticamente inexistente.

La investigación periodística publicada en "La Gaceta", el 16 de Febrero de 2004, expresa:

"30 a 40 licencias se tramitan en Tafí Viejo por día. Las Municipalidades de Las Talitas y de Alderetes duplican esa cifra."

Este dato no fue desmentido por autoridades provinciales ni municipales.

**ANALISIS RESPECTO AL  
TIPO DE EXAMEN,  
EXIGENCIAS, PERSONAL  
EXAMINADOR, ETC.**



El otorgamiento de licencias de conducir en San Miguel de Tucumán se rige por el Código de Tránsito – Ordenanza 942 – Título VI – Capítulo I, desde el Artículo No. 178 al Artículo No. 207.

La falta de instalaciones adecuadas, y los usos y costumbres, nos llevan a pensar que las disposiciones no se cumplen en su totalidad, lo que transforma el proceso de otorgamiento de las licencias de conducir en una cuestión básicamente administrativa.

Respecto a las motocicletas, que destacamos como un serio problema de seguridad vial en Tucumán, el poseer una licencia para conducir ciclomotores permite hacerlo con vehículos de mayor cilindrada.

De la misma forma que en el ítem anterior, hemos considerado válido el incluir datos “cualitativos” surgidos de investigaciones periodísticas, que no fueron desmentidos por autoridades provinciales o municipales. Se trata de la misma investigación, publicada en La Gaceta, el 16 de Febrero de 2004.

“En Tucumán puede obtenerse un permiso para conducir sin tener 18 años, estando casi ciego, sin saber manejar o siendo esquizofrénico.

Los municipios hacen dinero con las licencias; pero ocasionan de una a dos muertes por día en accidentes de tránsito. Un periodista de LA GACETA comprobó personalmente lo que mucha gente comenta en la calle: que en tal o cual municipio puede sacarse un carnet en cinco minutos. El único requisito es el dinero; el resto se arregla.

El cronista obtuvo carnets de todas las categorías: 1º, 2º, 3º y 4º profesional. Cinco municipios (capital, Banda del Río Salí, Alderetes, Tafí Viejo y Las Talitas) lo autorizaron a conducir autos, motos, ambulancias, camiones y ómnibus con 50 pasajeros, como el que se desbarrancó hace dos años en la cuesta de El Totoral, donde murieron 45 personas.

En la capital, sólo se renovó la licencia, por lo tanto los requisitos son menores. En el resto de las ciudades, donde se solicitó licencia por primera vez, no fue necesario rendir exámenes de manejo ni superar chequeos médicos. Ni siquiera era necesario

residir en el municipio, como obliga la ley nacional. En algunos casos, como en Banda del Río Salí o Taí Viejo, incluso es posible obtener una licencia con otro nombre, domicilio imaginario y documento falso, lo que abre un enorme abanico de posibilidades a la delincuencia. “Una colaboración” o un aporte “para la coca” evita cualquier contratiempo.

Ahora, el Gobierno pretende unificar en un banco de datos los registros de los conductores de toda la provincia. Tal vez sea el comienzo de un cambio. De lo contrario deberían abolirse las licencias, ya que hoy no cumplen ningún requisito.”

### **El 80% de los capitalinos saca el carnet en el interior**

El director de Tránsito de la capital, Carlos Alberto Almirón, indicó que durante los controles realizados durante los últimos seis meses, de cada 10 conductores que son detenidos para inspección, ocho tienen carnet del interior a pesar de estar domiciliados en la capital. Esta es una situación que preocupa a Almirón, quien sostiene que muchos vehículos en la provincia son conducidos por personas que no han pasado por exámenes médicos, ni teórico-prácticos.

Almirón detalló que la mayoría de los conductores obtiene sus carnets en la Municipalidad de Las Talitas. “Casi todos los conductores sacan su carnet en el interior para no pasar por las pruebas”, expresó el titular de la repartición. Sostuvo que esto es gravísimo, sobre todo ante el gran incremento de accidentes de tránsito que ocurrió en el último semestre de 2003, cuando los choques aumentaron un 80,3%.

“Los conductores deben entender que las exigencias a la hora de sacar un carnet no son caprichosas. Es fundamental hacer todos los exámenes para evitar accidentes, ya que es una gran responsabilidad estar frente al volante”, explicó. “Hay actitudes que son criminales, como permitir que una persona que no sepa manejar o no reúna las condiciones exigidas tenga permiso para conducir un vehículo”, señaló, y especificó que alguien con problemas de vista o con hipertensión, por ejemplo,

constituye un riesgo mortal ante el volante, no sólo para él, sino también para el resto de los conductores y los peatones.

### **BANDA DEL RIO SALI**

#### **En 15 minutos**

El trámite dura 15 minutos en Banda del Río Salí. Un inspector acompaña “desinteresadamente” al solicitante a los distintos mostradores. En uno, piden una fotocopia de un documento (no es necesario que sea DNI, ni hace falta exhibir el original). En otro escritorio le sacan una foto; y luego le preguntan qué vehículo quiere manejar. Exceptuando a la capital, es el único municipio en el que el carnet no se entrega en el acto, sino al día siguiente. Cuesta \$ 20 por un año, más \$ 7 las cuatro fotos. Ni siquiera hace falta tener un carnet anterior.

### **TAFI VIEJO**

#### **Cualquier categoría**

En Tafí Viejo el único requisito que exigen para presentar es un certificado con el grupo sanguíneo y dos fotos. No es necesario presentar ninguna documentación y el nombre, el DNI y la dirección pueden ser falsos. Con sólo solicitarlo, cuando lo preguntan, se puede obtener una licencia para conducir ambulancias, camiones, ómnibus o taxis. El trámite dura media hora, según la cantidad de gente que haya, y cuesta \$ 17 por dos años de permiso (es el mínimo) sin contar ni las fotos ni el certificado del grupo sanguíneo.

## **ALDERETES**

### **Sin ningún límite**

El papeleo en Alderetes demora 10 minutos y la licencia para conducir se entrega media hora más tarde. Cuesta \$ 15 por un año, sin contar las dos fotografías. El único requisito que se exige es algún documento que pruebe la identidad, aunque puede ser una fotocopia adulterada o ilegible. Al igual que en Banda del Río Salí, Tafi Viejo o Las Talitas, no se realizan exámenes de manejo ni chequeos médicos. También puede obtenerse cualquier categoría de licencia. Lo único que cambia es el monto que debe pagarse.

## **CAPITAL**

### **Algunos controles**

Aunque son muchas las falencias, la capital es por lejos el municipio más serio y responsable de todos a la hora de otorgar permisos para conducir. Aunque se trate de una renovación de licencia, trámite que en otros municipios tarda cuestión de segundos, el interesado está obligado a pasar una prueba con un oculista y una breve entrevista con un médico. Quienes solicitan el carnet por primera vez deben realizar una prueba; aunque existen excepciones si se trata de una persona reconocida o influyente. Si se solicita otra categoría que no sea la 1º, que permite conducir solamente autos y camionetas chicas, es muy probable que deba rendirse un examen o al menos contestar oralmente un cuestionario.

## **LAS TALITAS**

### **Una pantomima**

El municipio de Las Talitas se diferencia por el hecho de que al menos se realiza una pantomima de controles. Un inspector pregunta si se sabe conducir lo que, salvo que alguien reconozca que no sabe, es un trámite más. Luego el interesado ingresa a un box donde una señorita le toma la presión y después otra persona, que se presume es un médico, pregunta si tiene alguna enfermedad o problemas de vista. Luego de decir que se goza de salud plena, se pagan \$ 24 y se obtiene un carnet profesional de 4º categoría, por un año.

Hay un proyecto de unificación de licencias, que se encuentra actualmente a consideración de la Comisión de Transporte de la Honorable Cámara Legislativa de la Provincia.

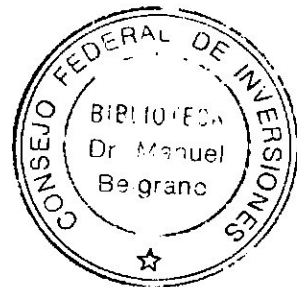
En Marzo de 2006, el Gobernador José Alperovich, en conversación con periodistas, manifestó “esto no puede seguir así”, en relación a la falta de controles por la entrega del “carnet de manejo”. “Hoy en día el carnet lo dan en cualquier lado y no se cruzan datos con otras jurisdicciones”, dijo. A partir de esto, insistió en que se aceleren los trámites para la confección de un Registro Único de Conductores provincial.

# **AREA C:**

## **INFRAESTRUCTURA VIAL**

# **MARCO TEÓRICO**

## **INFRAESTRUCTURA VIAL**



La ingeniería vial puede ayudar enormemente a reducir la frecuencia y gravedad de los choques, pero las obras viales inapropiadas también pueden contribuir a las colisiones. Las características de la red vial influyen en el riesgo porque determinan la forma en que los usuarios de la vía pública perciben el entorno: les indican, mediante la señalización, cómo deben conducir. Muchas medidas de ingeniería de la seguridad vial influyen en el comportamiento humano.

Entre los factores negativos de la ingeniería vial figuran los defectos de la vía pública que desencadenan directamente un choque, cuando algún elemento del entorno vial desorienta a los usuarios y los induce a cometer un error, o cuando no se ha efectuado en el camino una mejora física posible que hubiese permitido reducir el riesgo de colisión.

En la planificación, el diseño y el mantenimiento de la red de caminos, se han identificado cuatro elementos específicos que influyen en la seguridad vial. Ellos son:

- .- la preocupación por la seguridad en la planificación de nuevas redes viales;
- .- la incorporación de elementos de seguridad en el diseño de nuevas carreteras;
- .- las mejoras de la seguridad en los caminos existentes;
- .- las medidas correctivas en los sitios de alto riesgo de colisión.

La ausencia de cualquiera de estos elementos, constituye un factor de riesgo.



# **INFORMACION ACERCA DE CRITERIOS DE DISEÑO UTILIZADOS Y MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL**

La Dirección Provincial de Vialidad de Tucumán, y en particular la Dirección General de Estudios y Proyectos, trabaja, en cuanto al diseño geométrico, según las normas de Otto Rûle, utilizadas en todos los organismos similares. En cuanto a señalización, se basan en el Anexo "L" de la Ley Nacional N° 24.449, y en el Manual Latinoamericano de Señalización.

Hemos tenido acceso a un pliego de licitación elaborado para una obra en ruta provincial, donde está claramente documentado que se siguen las "reglas del arte".

El mantenimiento de las carreteras, aunque está mejorando, continúa siendo deficitario.

Ante el problema suscitado por el hurto de las señales viales, está próximo a implementarse un nuevo sistema, que existe en el sur de Estados Unidos, mediante el cual las señales estarán colgadas de cables.

Nos parece importante considerar el punto de vista del organismo provincial de Vialidad respecto a un problema característico de Tucumán al que ya hemos hecho referencia, el de las rastras cañeras. Consideremos que éstas no sólo tienen efecto sobre la siniestralidad en forma directa, sino también sobre la capacidad de la vía, y sobre el mantenimiento de la misma. El informe que acompañamos es suficientemente ilustrativo al respecto:

"El efecto de este tipo de transporte se lo puede analizar desde dos puntos de vista principalmente: desde el efecto destructivo de las cargas sobre la calzada y sobre la seguridad de las rutas. Ambos análisis están fundados en los estudios "Una Herramienta para salir de la crisis" desarrollado por este Depto. en el año 2000 y por "El Estudio del Transporte de la Caña de Azúcar", realizado por el Ing. Tosticarelli en el año 1980.

#### **Efecto destructivo sobre la calzada:**

Para cuantificar la acción destructiva del tránsito sobre los pavimentos, es necesario conocer el tipo, peso, y composición porcentual de los vehículos, lo que usualmente

se denomina "Espectro de Cargas". Estos valores individuales deben referirse a una carga patrón tomada como referencia. Se desarrolló de esta manera el concepto de equivalencia de efectos destructivos entre cargas por ruedas o ejes de distinta magnitud.

Hay distintos sistemas de equivalencias, siendo los más conocidos el AASTHO, el Shell, la Fórmula Exponencial, donde varían los valores de las cargas de los ejes de referencia, pero todos estos métodos, coinciden en que la relación entre el crecimiento del coeficiente de efecto destructivo y el aumento de la carga sigue una ley exponencial de potencia aproximadamente igual a cuatro. Mostrando la importancia de las grandes cargas en la acción destructiva de los pavimentos.

En el estudio "Una herramienta para salir de la crisis" realizado por este Depto. En el año 2000, como en el "Estudio del Transporte de la Caña de Azúcar" realizado por el Ing. Tosticarelli, en el año 1980, para el cálculo del coeficiente de efecto destructivo se adoptó como metodología la fórmula exponencial de potencia cuatro, tomando como eje de referencia, el eje legal de 10.5 ton.

De estos estudios se obtienen las siguientes conclusiones, coincidentes en ambos a pesar del tiempo transcurrido entre ellos.

1. Los pesos máximos medidos son del orden de las 70 toneladas (caña 68.8 ton.), cuando el peso legal máximo es de 45 toneladas. Este sobrepeso del 53% produce un aumento de Efecto Destructivo del 630%.
2. El efecto destructivo real resulta ser un 82% mayor que si todos los camiones circularan en condiciones legales (1.82 veces). **Esto implica que de imponerse la obligatoriedad de respetar los pesos legales, la vida útil se incrementaría a casi el doble.** Esto se lograría con un aumento de viajes de solo el 10% respecto a los actuales.
3. Si analizamos la acción destructiva del transporte de la Caña de Azúcar, veremos el grave daño ocasionado a los caminos provinciales. El Ing. Tosticarelli, en el estudio del transporte para la caña de azúcar realizado en 1980, al respecto dijo: ***"El tránsito de los camiones paqueteros cargados representa un efecto destructivo equivalente al que se registra en un pavimento al cabo de 10 a 15 años de servicio... resulta de magnitudes superiores a todo lo conocido hasta el momento"***.

En el presente trabajo los valores obtenidos para el transporte de la caña de azúcar son similares, aunque levemente superiores a los encontrados hace veinte años atrás por el Ing. Tosticarelli, en el citado estudio se determina el efecto destructivo para el Método Aastho en  $Nr = 2.76 \times 10^6$  ejes de 8,2 toneladas, contra los  $Nr = 2.89 \times 10^6$  ejes de 8.16 toneladas calculados en el presente estudio.

4. Considerando que la distancia media de transporte (DMT) constatada por el Ing. Tosticarelli, se haya mantenido en el tiempo (en realidad debería aumentar), el costo por efecto del sobrepeso significa una carpeta asfáltica de 10cm de espesor en una longitud igual a la DMT de 33.7 Km. por cada año. **En los veinte años transcurridos entre ambos estudios significarían 674 Km. de carpeta asfáltica nueva.**

5. Además de los efectos del sobrepeso, en el caso del transporte de caña de azúcar, los vehículos no cumplen con las dimensiones legales, ó vehículos tractores no permitidos para la circulación por rutas. El Ing. Tosticarelli en su ya mencionado estudio al respecto concluye: ***“El grado de afectación de la capacidad de calzada producida por el tránsito cañero adquiere características alarmantes. Su circulación implica una reducción del 40% en términos generales y de un 60% en los tramos más solicitados.”***

#### **Efectos sobre la Seguridad en el Tránsito:**

Las características relevadas de los vehículos que transportan caña de azúcar indican que, en su gran mayoría, circulan con condiciones antirreglamentarias respecto a la Ley Nacional de Transito.

Además de la infracciones respecto a cargas reglamentarias por eje, desde el punto de vista del tránsito las infracciones más significativas se refieren a dimensiones, tipo de unidad tractora y sistemas de señalización por luces.

Las características sobresalientes, o excepcionales, de las unidades de transporte de caña, son las que se detallan a continuación.-

Las unidades que transportan caña en paquetes lo hacen sin la caja convencional, sin existencia de barandas, llevando los paquetes apilados en forma transversal a la planchada; debido a la longitud de cada paquete y/o el incorrecto estibaje los anchos vehiculares resultan ser mucho más grandes que los admitidos

reglamentariamente. El ancho medio de los vehículos “paqueteros” resulta ser de 3,76 m.

Las unidades de transporte constituidas por tractores y carritos volquetes presentan características diferenciadas de los vehículos mencionados precedentemente, por el tipo de unidades tractoras sus velocidades son sumamente bajas, entre 15 y 25 km/h y un largo que varía desde 13,3 mts. para unidades con un solo carro, hasta 32,4 mts. para unidades con 5 carros.

Por las características de los acoplados, o enganches, entre tractor y carros o de estos entre sí, y el largo de los vehículos, éstos durante su desplazamiento tienen un movimiento zigzagueante, que llega a constituirse en elemento de fricción significativo, dificultando las condiciones de sobrepaso.

El resto de vehículos, con participación significativa en el transporte de caña, son los camiones que llevan jaulas con caña cosechada por procedimientos mecanizados, o semi-mecanizados, y en razón de sus dimensiones, en general reglamentarias, y de la velocidad que desarrollan, entre 50 y 55 km/h. son los que menores problemas representan dentro de la circulación del tránsito.-

Los resultados obtenidos son de alta significación; la ocupación vehicular que representa la actual estructura de viajes para el transporte de la zafra, de acuerdo a los valores relevados en censos ubicados en tramos rurales, es de 3,1 veces mayor que si todo el transporte fuera realizado por camiones de dos ejes en condiciones reglamentarias, y 6,4 veces si se transportara en camiones tipo 11-12 de las condiciones establecidas.-

Cuando los vehículos cañeros entran en actividad las condiciones para el tránsito se alteran, pero no homogéneamente en el espacio y el tiempo, ya que por las características de operación y de dimensiones de este tipo de vehículos lo habitual es que haya lugares sobrecargados por trenes de vehículos de distintos largos – con velocidad restringida por un vehículo lento en la punta; mientras que en el resto de los tramos la vía presenta un mayor grado de descongestionamiento, con mejores condiciones de circulación, con un probable nivel de servicio C o D.-

Como es conocido, los bruscos cambios en el Nivel de Servicio de una vía y por ende de la velocidad de circulación en condiciones seguras, es el elemento determinante de la mayor cantidad de accidentes.-

**El grado de afectación de la capacidad de calzada producida por el tránsito cañero adquiere características alarmantes. Su circulación implica una reducción del orden del 40% en términos generales para la red cañera y en las secciones mas cargadas conduce a una reducción del orden del 60%.-**

El nivel de servicio resultante para los tramos más cargados es también seriamente afectado por el tránsito cañero, pasándose de un nivel oscilante entre B y C sin Zafra a niveles D y E en períodos de la Zafra. Las condiciones de seguridad se ven asimismo fuertemente comprometidos, por la violación generalizada de las normas y disposiciones sobre la materia.

El informe precedente fue elaborado por el Área Planificación Vial de la Dirección Provincial de Vialidad de la Provincia de Tucumán, y fue dirigido al Ingeniero Dante Luis Divizia, Jefe del Departamento Planeamiento y Programación, el 9 de Mayo de 2006.

**ANALISIS DEL GRADO  
DE CUMPLIMIENTO  
RESPECTO DE LOS  
CRITERIOS ACTUALES  
EN SEGURIDAD VIAL**

Los ingenieros de Vialidad Provincial están en línea con la normativa y las prácticas en la materia, según pudimos comprobar.

Existe una loable tendencia a considerar las características locales, como por ejemplo la voluntad de legislar respecto a los vehículos con tracción a sangre. Recordemos que la localidad de Simoca está considerada la Capital Nacional del sulky.

También se impulsan los corredores agroindustriales con normativa propia, basados en la red terciaria, que se estima en 10.000 Km. Esta red no está aún detectada en su totalidad, pero está previsto realizar esta tarea con fotografías aéreas georeferenciadas.

Sin embargo, no se realiza un levantamiento sistemático de datos. Existen convenios con Policía desde 1983, pero no se han logrado los resultados esperados. La Dirección General de Estudios y Proyectos, a cargo del Ingeniero Dante Divizia, impulsa que los expedientes judiciales, de seguro o internación, deban llevar adherida la forma accidentológica, lo cual sería un medio para incentivar la acción investigativa.

Un elemento que surge del análisis que estamos efectuando es que faltaría incorporar la noción de Auditoría.

Cuando se proponen nuevos proyectos de transporte, es necesario evaluar la repercusión sobre la seguridad vial en un área extensa, para asegurarse que no tendrán un efecto adverso en la red circundante. Se necesitan entonces auditorías de seguridad vial que verifiquen si el diseño del proyecto y su ejecución son coherentes con los principios de seguridad, y que examinen si deben efectuarse modificaciones ulteriores del trazado a fin de prevenir colisiones.

Normalmente, este tipo de auditorías se llevan a cabo en diversas etapas del nuevo proyecto:

- el estudio de factibilidad.



- .- el proyecto de diseño.
- .- la ejecución, hasta la fase previa a la habilitación.
- .- transcurrido un tiempo de la apertura al tránsito.

Un elemento esencial del procedimiento de auditoría es que deben participar tanto especialistas en diseño como gente con experiencia y conocimientos especiales en ingeniería de seguridad vial e investigación de colisiones. Se recomienda que la auditoría sea realizada por un equipo independiente, tanto de quien contrata la obra como de quien la ejecuta.

Los análisis de costo y beneficio de las auditorías de seguridad vial han mostrado que estas resultan muy eficaces para mejorar la seguridad y reducir los costos a largo plazo asociados a una obra vial nueva. Las auditorías han sido obligatorias durante años en Australia, Dinamarca, Nueva Zelanda, el Reino Unido, y otros países. Actualmente esta práctica se está extendiendo en todo el mundo. En Nueva Zelanda se estimó que la relación costo – beneficio de las auditorías era de 1 a 20. En Dinamarca, un estudio determinó que las tasas de rendimiento del primer año estaban muy por encima de 100% en 13 proyectos.

Aunque con algunas características especiales, el concepto de auditoría, el mirar un camino desde el punto de vista de la seguridad vial, independientemente de los intereses involucrados, se extiende a veces a obras ya construidas, a sus trabajos de mantenimiento o reformas.

# **AREA D: EDUCACION**

# **MARCO TEÓRICO**

## **EDUCACIÓN**

El “Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito”, que hemos venido utilizando para darle unidad y autoridad al marco teórico general y al de cada área, dice respecto al papel de la educación, la información y la publicidad:

Está claro que la información y la educación del público mejoran el conocimiento sobre las normas viales y sobre cuestiones tales como la compra de vehículos y equipamientos más seguros. También se pueden enseñar las destrezas básicas para controlar un vehículo. Asimismo, la educación puede despertar el interés por la seguridad vial y contribuir a crear una mayor aceptación pública de las intervenciones eficaces. Para elaborar los planes de gestión de la seguridad vial urbana es esencial consultar a los usuarios de la vía pública y a los habitantes.

Como se mencionó (al referirse al control), la publicidad y la información, cuando se utilizan en apoyo de las leyes y su aplicación, pueden contribuir a establecer *normas de conducta social* que favorezcan la seguridad. Por sí sola, la educación, la información y la publicidad no reducen en forma tangible y sostenible los choques mortales y los traumatismos graves. Siempre se ha puesto considerable énfasis en los esfuerzos para reducir los errores de los usuarios de la vía pública mediante la educación en materia de seguridad vial, con programas para peatones y ciclistas en las escuelas para niños, cursos de rehabilitación para conductores adultos, etc. Aunque tales esfuerzos pueden ser eficaces para *cambiar los comportamientos*, no hay ninguna evidencia de que lo hayan sido para reducir los índices de colisiones en la vía pública.

Nos permitimos introducir un matiz de diferenciación en este punto. Consideramos que el accionar en la vía pública, tanto de conductores de vehículos motorizados, peatones, pasajeros, ciclistas, motociclistas, etc., es un comportamiento social, íntimamente relacionado con otros que se desarrollan en distintas esferas. Por tanto, la educación vial, no tanto en sus aspectos “técnicos” sino en su referencia a valores, constituye un elemento muy importante en sociedades donde existen actitudes de irrespeto a las normas. En una etapa como la que atraviesan otras sociedades y culturas puede ser menos significativa, porque ya se ha desarrollado durante décadas, estableciendo una base de comportamientos que, aunque no

pueda ser medida puntualmente en los índices, indudablemente contribuye significativamente a la baja tendencial de los mismos.

**INFORMACIÓN DEL  
SISTEMA EDUCATIVO:  
PROGRAMAS  
EXISTENTES DE  
EDUCACIÓN VIAL EN LA  
PROVINCIA EN LOS  
DIFERENTES NIVELES  
EDUCATIVOS**

Si bien la Ley Federal de Educación establece la Educación Vial como un contenido transversal de carácter obligatorio, esto no se ha incorporado en forma oficial en ningún establecimiento escolar.

En el año 1998 las autoridades provinciales, conjuntamente con el Subsecretario de Seguridad Vial de la Nación y el Coordinador del Consejo Federal de Educación, pusieron en marcha el Programa Federal de Educación Vial en la Provincia de Tucumán, y participaron de las actividades del mismo, pero luego no existió continuidad.

Mediante Resolución de la Secretaría de Educación de la Provincia se aprobó oportunamente un programa que le fuera presentado por el Departamento de Prevención y Educación Vial de la Municipalidad de San Miguel de Tucumán. Consiste básicamente en charlas en los establecimientos escolares de nivel primario, dictadas por personal municipal directamente a los alumnos.

La Dirección de Transporte elaboró el "Programa Provincial de Educación al Transeúnte 2005", recibiendo el auspicio de la Dirección General de Educación, por Resolución No. 268/5, el 29 de Noviembre de 2005. Dada la fecha, el Programa no pudo ser ejecutado. El auspicio se prorrogó al año 2006, mediante Resolución No. 15/5 de la DGE.

**ANÁLISIS DEL  
CONTENIDO, VIGENCIA Y  
APLICACIÓN DE LOS  
MISMOS Y SUS  
RESULTADOS.**



La actividad actual que consideramos con mayor posibilidad de dinamismo en materia de Educación Vial dentro del sistema educativo es el "Programa Provincial de Educación al Transeúnte año 2006", que impulsa la Dirección General de Transporte de Tucumán. La responsable del Programa es la Licenciada Gladis Elizabeth Beltrán. Como hay cambio de autoridades en la DGT, esperamos se le siga prestando el apoyo con que hoy cuenta.

Los objetivos del Programa son:

- Tomar conciencia sobre la necesidad de revertir el aterrador fenómeno de los accidentes de tránsito.
- Adquirir una conducta vial diferente.
- Convocar a toda la comunidad educativa para ser agentes de prevención.
- Capacitar a los docentes para ser formadores de sus alumnos, como agentes de prevención, mediante la transferencia del aprendizaje.
- Relacionar los temas del presente Programa con lo establecido en la Ley Federal, art. 6º. "... el sistema educativo posibilitará la formación integral del hombre y la mujer... que se realicen como personas en las dimensiones sociales... ética... guiados por los valores de vida, solidaridad, paz, tolerancia y justicia... ciudadanos responsables, protagonistas críticos, transformadores de la sociedad..., defensores de las instituciones democráticas y del medio ambiente...".

Los contenidos de procedimiento del Programa son:

- Conocer y poner en práctica los temas y artículos que establece la Ley de Tránsito 24.449, con sus modificatorias, como actuales usuarios de la vía pública, y como educadores, a los efectos de brindar datos importantes en cuanto a la prevención y a la sanción por transgredir la citada ley.
- Se debe hacer hincapié en la educación vial, en los diversos grados de escolaridad realizada en forma seria y sostenida, tratando de buscar un efecto multiplicador desde los niños a sus padres y familiares. (este es un concepto que no aconsejaremos).
- Los contenidos adquiridos en el presente programa podrán articularse con todas las áreas del currículum, especialmente con las ciencias sociales y la formación

ética y ciudadana, ya que en ambas instancias el interés está puesto en la persona, en los valores y las normas sociales.

- Incorporar a los alumnos los conceptos básicos de educación vial, a lo largo de toda su enseñanza, con lo que paulatinamente se conseguirán adultos concientes, que estarán en condiciones culturales de acatar el peligro. Los niños culturizados, estos “futuros ciudadanos”, aprenderán a manejarse con sensatez, prudencia, tolerancia y respeto.

Las estrategias de enseñanza del Programa son:

- Capacitar a la gran labor que como docentes deben desempeñar: el ser Promotores del aprendizaje de los alumnos que tienen bajo su responsabilidad, lo que implica que deben ser “verdaderos diseñadores de estrategias de aprendizaje significativo”.
- Estas estrategias se enmarcan en el enfoque constructivista, donde el docente participe activamente en su aprendizaje.
- El aprendizaje significativo se facilita a través del diseño de modelos de intervención, definiéndose aspectos tales como:

La secuencia didáctica.

Los encuentros didácticos.

Las modalidades de enseñanza.

La Carga horaria:

El presente programa se dictará en 40 horas cátedra, a desarrollar en 6 módulos de 5 horas cada uno, considerando las 10 horas restantes como trabajo de campo para la elaboración del informe final.

Es de destacar que la emisión del certificado otorgado por la Dirección General de Transporte y la Dirección General de Educación, contará con el detalle que permita ser avalado por la Junta de Clasificación, con una validez de 0,30 (treinta centésimos) de puntaje docente.

El Programa incluye, además de las acciones ya expuestas:

- Charlas informativas y/o talleres para docentes que lo soliciten.
- Distribución de materiales didácticos.
- Concurso de docentes y alumnos de escuelas de EGB 1, 2 , 3, y Educación Media
- Polimodal, de gestión oficial y privadas.
- Celebración del "Día de la Seguridad Vial".

**INFORMACIÓN  
RESPECTO A LA  
EDUCACIÓN VIAL FUERA  
DEL SISTEMA  
EDUCATIVO: MEDIOS DE  
COMUNICACIÓN,  
ORGANIZACIONES  
SOCIALES, GRUPOS  
EMPRESARIOS, ETC.**

## **Medios de Comunicación:**

El diario "La Gaceta de Tucumán" ha obtenido los premios "Luchemos por la Vida", correspondientes a la categoría "Prensa del interior", en los años 2000 y 2002. Las consideraciones fueron:

Año 2000: Por la continua, casi diaria, y profunda cobertura de los temas vinculados con la seguridad y educación vial y su difusión en toda la provincia de Tucumán y demás ámbitos de llegada de dicho diario, insistente en el reclamo de controles y sanciones efectivas.

Año 2002: Por la cobertura permanente de los temas vinculados con la educación y seguridad vial y su problemática en toda la provincia de Tucumán y demás ámbitos de llegada de dicho diario.

También tuvo repercusión internacional el suplemento que el mismo diario publicó el 7 de Abril de 2004, sobre prevención de tránsito. Transcribimos, y traducimos, noticias al respecto:

### **Road traffic prevention newspaper supplement**

**Date:** 7 April 2004

**Location:** San Miguel de Tucuman, Argentina

La Gaceta, an Argentinean newspaper, will add a road traffic prevention supplement to the 7 April 2004 issue. Special attention will be given to current road traffic data, future projections and ways to decrease the number of road traffic injuries.

La Gaceta, un diario Argentino, agregará un suplemento sobre prevención de tránsito en su edición del 7 de Abril de 2004. Será otorgada especial atención a actualizar los datos de tránsito carretero, proyecciones futuras y caminos para hacer decrecer el número de daños por el tránsito carretero.

Los otros medios de comunicación de la Provincia intervienen poco en la temática. Entre estos medios destacamos:

- Diario "El Siglo".
- Diario "El Tribuno".
- Canal 10.
- Canal 8.
- Canales de Cable.
- Radios AM y FM.

#### Organizaciones sociales:

- La Organización No Gubernamental "Alerta en el Camino", con personería jurídica, realiza cursos de capacitación. Actualmente no participa del Consejo Provincial de Transporte y Seguridad Vial.

#### Grupos empresarios:

- La Asociación de Transportistas de caña participa del Consejo Provincial de Transporte y Seguridad Vial.
- La Asociación Empresaria de Transporte Automotor de Tucumán (AETAT), participa del Consejo Provincial de Transporte y Seguridad Vial.
- La empresa ATANOR, que posee varios ingenios azucareros en la Provincia, participa del Consejo Provincial de Transporte y Seguridad Vial.
- La Asociación de Cañeros Independientes (UCIT), participa del Consejo Provincial de Transporte y Seguridad Vial.
- Distintas cooperativas participan del Consejo Provincial de Transporte y Seguridad Vial.

#### Otros: Municipalidad de San Miguel de Tucumán:

El Departamento de Prevención y Educación Vial de la Dirección de Policía de Tránsito y Vía pública dicta charlas de Educación Vial en distintas organizaciones,

como Consejos Consultivos, Centros Comunitarios, Agrupaciones de jóvenes, etc. También en empresas de servicios, como EDET, SAT, GAS. En la agrupación de transportistas escolares. En empresas que cuentan con dotación de choferes, como CITRUSVIL, Coca Cola, etc.

Se han llevado a cabo diversas reuniones con directores de tránsito de diversos municipios del interior de la Provincia, en donde se llegó a consensuar el desarrollo del mismo programa de acción, tomando como referencia la acción del municipio capitalino, el cual asumía el compromiso de desplazar sus educadores viales para asesorar donde sea necesario.

Notas periodísticas que dan cuenta de acciones en materia de Educación Vial, desarrolladas por la Dirección de Tránsito de la Municipalidad de San Miguel de Tucumán.

27 de Marzo de 2006

### **Campaña de educación vial en zona de Plaza Independencia**

Mañana en el horario de 8 a 11 en los complejos semaforizados de calles 9 de Julio y 24 de Setiembre y San Martín y 25 de Mayo la Dirección de Tránsito de la municipalidad de San Miguel de Tucumán, continuará desarrollando la campaña educativa-preventiva que viene llevando a cabo en forma periódica.

Durante el operativo se entregarán folletos a conductores y peatones con las reglas viales vigentes, tales como: respeto por las señales de los semáforos, de los varitas, de la senda peatonal, uso del cinturón de seguridad, del casco protector en los motociclistas y el no uso de celulares mientras se conduce, entre otras normas.

### **RECOMENDACIONES**

La Dirección de Tránsito municipal recuerda a los conductores que, en las rotondas tiene prioridad de paso el vehículo que egresa de la circulación giratoria sobre el que intenta ingresar.

Reitera además que, en vías de doble mano está prohibido el giro a la izquierda, salvo señal en contrario.

La repartición recomienda respetar las indicaciones viales a fin de evitar accidentes

### **Educación vial para directores y docentes de escuelas municipales**

Abril 11, 2006

Jornada de educación vial para directores y docentes de escuelas municipales de la capital y de los municipios del interior de la provincia.

La dirección de Tránsito, de la municipalidad de San Miguel de Tucumán, realizará una jornada de educación vial para directores y docentes de escuelas municipales y directores de Tránsito de municipios del interior.

En el temario se abordarán, entre otros temas, señas viales, tipo de señalizaciones (sonoras, luminosas, manuales), el semáforo como herramienta de seguridad vial.

### **Campaña de educación vial.**

Abril 06, 2006

En Mate de Luna y Ejército del Norte, continúa la campaña de educación vial, que implementó la dirección de Tránsito capitalina.

En dicha intersección, de 9 a 11, se entregan folletos con normas viales vigentes, como el uso del cinturón de seguridad, del casco protector en los motociclistas, respeto por la senda peatonal, el no uso de los celulares mientras se conduce, atención a las luces de los semáforos, entre otras



### **Campañas que realiza la Dirección de Transporte:**

La Dirección de Transporte organizó un stand móvil de educación vial, con el cual participó en la exposición agrícola ganadera, y con el cual, además, realiza campañas en lugares céntricos cada tres meses, aproximadamente.

# EDUCACION VIAL

## "PROGRAMA DE SEGURIDAD VIAL"



MINISTERIO DE SEGURIDAD CIUDADANA

"Necesitamos de su aporte, evite inconvenientes"



BIENVENIDOS



Dr. Turiso - Dr. Conductor

"El conductor que respeta el tránsito es el que vive"

## Zafra SEGURA

TRÁNSITO FLUIDO



DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TUCUMÁN

MINISTERIO DE SEGURIDAD CIUDADANA



CONSEJO PROVINCIAL DE TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL



DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TUCUMÁN



Sea Responsable...  
"No consuma bebidas alcohólicas"



SECRETARÍA DE TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL



GOBIERNO DE TUCUMÁN



CONSEJO PROVINCIAL DE TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL



DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TUCUMÁN



"Cruce las calles por las esquinas, haya o no sea peatón"



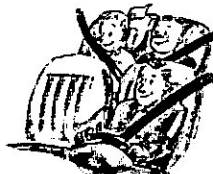
SECRETARÍA DE TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL



GOBIERNO DE TUCUMÁN



CONSEJO PROVINCIAL DE TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL



Cuide su vida y la de los suyos...  
Use el cinturón de Seguridad



SECRETARÍA DE TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL



GOBIERNO DE TUCUMÁN



CONSEJO PROVINCIAL DE TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL



Sea Prudente...  
Utilice el casco al momento de circular



SECRETARÍA DE TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL



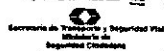
GOBIERNO DE TUCUMÁN



CONSEJO PROVINCIAL DE TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL

Sr. Conductor:

"El Carnet de Manejo lo habilita a conducir, las señales de tránsito, a vivir"...RESPÉTAS



SECRETARÍA DE TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL



DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TUCUMÁN



GOBIERNO DE TUCUMÁN



CONSEJO PROVINCIAL DE TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL

Sr. Conductor:

"El Carnet de Manejo lo habilita a conducir, las señales de tránsito, a vivir"...RESPÉTAS



SECRETARÍA DE TRANSPORTE Y SEGURIDAD VIAL



DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSPORTE TUCUMÁN



GOBIERNO DE TUCUMÁN

**ANÁLISIS DEL INTERÉS  
EXISTENTE EN ESTOS  
GRUPOS DE LA  
SOCIEDAD POR  
PARTICIPAR  
ACTIVAMENTE EN LA  
EDUCACIÓN VIAL**

La Seguridad Vial es un tema instalado en la sociedad de la Provincia de Tucumán. Queremos destacar algunos hechos que nos parecen significativos al respecto:

- a) El ya citado suplemento de Abril de 2004 del diario “La Gaceta”.
- b) El libro “Los accidentes de tránsito- Manual de Prevención”, editado en el año 1998 por COFEPAC (Asociación Civil sin fines de lucro para la prevención de accidentes), cuyos autores fueron Jorge Eduardo Rosich y el Dr. Juan A. Masaguer.
- c) El libro sobre Seguridad Vial editado por la Universidad Nacional de Tucumán, cuyo autor es Alejandro Yáñez Navarro.
- d) Cuando en 1998 la Subsecretaría de Seguridad Vial de la Nación convocó a un Consejo Asesor de Universidades, la Universidad Santo Tomás de Aquino, de Tucumán, tuvo una participación destacada.
- e) Funcionó en la Provincia la Red Tucumana de Prevención de Accidentes de Tránsito.
- f) Las universidades realizan distintas acciones con Transporte y Salud.
- g) Las Cámaras empresarias participan del Consejo Provincial de Transporte y Seguridad Vial.
- h) Las distintas organizaciones sociales y empresarias participan activamente de las acciones destinadas a prevenir accidentes en época de zafra.

# **ÁREA E: SALUD**

# **MARCO TEÓRICO**

## **SALUD**

Estudios realizados en todo el mundo han indicado que pudo haberse evitado que muchas víctimas del tránsito murieran antes de su llegada al hospital. Un estudio comparativo sobre la mortalidad en pacientes gravemente heridos realizado en diversos países, indica que en los países de ingresos bajos y medios la inmensa mayoría de las defunciones se producen antes de llegar al hospital. El estudio también reveló claramente que la probabilidad de morir aumenta a medida que disminuye el nivel socioeconómico de la víctima.

En caso de traumatismos graves, la ayuda que pueden recibir las víctimas para restablecerse puede considerarse una cadena compuesta de varios eslabones:

- .- las medidas adoptadas en el lugar del choque por las propias víctimas, o, con mayor frecuencia, por los testigos;
- .- el acceso al sistema médico de urgencias;
- .- la ayuda brindada por los socorristas de los servicios de urgencias;
- .- los cuidados médicos antes de la llegada al hospital;
- .- la atención traumatológica en los hospitales;
- .- los cuidados de readaptación psicosocial.

**INFORMACIÓN EN EL  
SISTEMA DE SALUD:  
ACCESIBILIDAD A  
ESTADÍSTICAS  
SINIESTRALES, DATOS  
PROPIOS, PLANTEL E  
INFRAESTRUCTURA  
EXISTENTE**



## Accesibilidad a estadísticas siniestrales:

El sistema de salud de la Provincia puede acceder a todos los datos accidentológicos existentes, ya sea los que elabora la Policía Vial, la Dirección de Transporte, o la Policía de Tránsito y Vía Pública de la Municipalidad de San Miguel.

## Datos Propios del sistema de salud

## Indicadores de recursos, acceso y cobertura

Jurisdicción	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Total Provincia	302	35	267	2.347	80.174	4.124.875	1.903.387	2.221.488	18.486	43.628	22.538	21.090	48,22
Burruyacu	20	3	17	39	702	188.082	1.137.23	74.359	96	912	0	912	51,00
Capital	48	8	40	1.538	54.077	1.532.414	767.083	765.331	13.170	28.789	18.439	10.350	41,84
Chicligasta	16	2	14	219	10.186	206.128	154.706	51.422	2.616	4.394	3.030	1.364	56,77
Cruz Alta	28	3	25	54	708	466.995	114.748	352.247	34	705	0	705	49,75
Famailá	2	1	1	43	1.115	63.451	55.857	7.594	261	1.130	179	951	52,94
Graneros	10	1	9	12	354	54.413	14.503	39.910	68	70	0	70	68,11
Juan B. Alberdi	9	1	8	46	2.200	63.207	51.541	11.666	259	1.051	107	944	59,57
La Cocha	9	1	8	21	799	53.233	31.936	21.297	107	415	0	415	63,47
Leales	39	3	36	71	1.332	202.628	102.856	99.772	233	1.112	176	936	48,83
Lules	15	2	13	25	687	201.447	119.936	81.511	293	718	0	718	52,22
Monteros	16	2	14	86	2.041	155.200	95.319	59.881	443	564	129	435	52,80
Río Chico	12	3	9	110	3.076	198.372	153.066	45.306	473	2.634	229	2.405	62,55
Simoca	14	1	13	24	743	73.549	39.877	33.672	151	402	0	402	69,86
Tafí del Valle	18	3	15	25	997	86.383	47.760	38.623	142	411	112	299	57,31
Tafí Viejo	23	0	23	0	0	259.942	0	259.942	0	0	0	0	47,86
Trancas	13	1	12	34	1.157	101.095	40.476	60.619	140	321	137	184	58,51
Yerba Buena	10	0	10	0	0	218.336	0	218.336	0	0	0	0	35,91

1. Total de establecimientos de salud del Sistema Provincial de Salud (2004) Dpto. Estadísticas de Salud - MSP.
2. Total de establecimientos de salud del Sistema Provincial de Salud con internación (2004) Dpto. Estadísticas de Salud - MSP.
3. Total de establecimientos de salud del Sistema Provincial de Salud sin internación (2004) Dpto. Estadísticas de Salud - MSP.
4. Total de camas disponibles en el Sistema Provincial de Salud (2004) Dpto. Estadísticas de Salud - MSP.
5. Total de egresos en establecimientos de salud del Sistema Provincial de Salud (2004) Dpto. Estadísticas de Salud - MSP.
6. Total de consultas externas en establecimientos del Sistema Provincial de Salud (2004) Dpto. Estadísticas de Salud - MSP.
7. Total de consultas externas en establecimientos del Sistema Provincial de Salud con internación (2004) Dpto. Estadísticas de Salud - MSP.
8. Total de consultas externas en establecimientos del Sistema Provincial de Salud sin internación (2004) Dpto. Estadísticas de Salud - MSP.
9. Total de partos en establecimientos del Sistema Provincial de Salud (2004) Dpto. Estadísticas de Salud - MSP.
10. Total de cirugías en establecimientos del Sistema Provincial de Salud (2004) Dpto. Estadísticas de Salud - MSP.
11. Total de cirugías mayores en establecimientos del Sistema Provincial de Salud (2004) Dpto. Estadísticas de Salud - MSP.
12. Total de cirugías menores en establecimientos del Sistema Provincial de Salud (2004) Dpto. Estadísticas de Salud - MSP.

13. Porcentaje de población no cubierta con Obra Social o Plan Médico (2001)  
 Elaboración sobre datos INDEC (2001)

En el Hospital Padilla se lleva constancia de los accidentes. Así lo demuestra la planilla que consignamos a continuación:

Hospital Padilla Accidentes de Transito  
 Año 2005

Mes	Sexo		Total	Numero de Fallecidos	Tasa de Mortalidad
	Masc.	Fem.			
Enero	129	42	171	5	2,92
Febrero	141	33	174	9	5,17
Marzo	154	34	188	8	4,26
Abril	171	46	217	10	4,61
Mayo	176	39	215	4	1,86
Junio	153	21	174	3	1,72
Julio	162	35	197	7	3,55
Agosto	170	39	209	4	1,91
Septiembre	144	54	198	6	3,03
Octubre	158	50	208	5	2,40
Noviembre	142	40	182	3	1,65
Diciembre	172	33	205	7	3,41
<b>TOTAL</b>	<b>1.872</b>	<b>466</b>	<b>2.338</b>	<b>71</b>	<b>3,04</b>

Plantel:

La estructura más importante del Ministerio de Salud que se relaciona con esta temática es la del Servicio de Emergencias Provincial, dependiente del Sistema Provincial de Salud (Si.Pro.Sa).

El Director del servicio, el Dr. Juan Masaguer, acompañado por el Sub – Director Dr. Francisco Barreiro, conforman un equipo activamente interesado en la temática que nos ocupa. Esto lo han demostrado a lo largo del tiempo, y es notoria su disposición a participar en la prevención, en investigación, en acciones conjuntas con otros organismos e instituciones, además de las tareas que corresponden directamente a su área.

Si tomamos el conjunto del sistema de salud en la Provincia, podemos observar déficit de capacitación en determinados sectores profesionales, muy especialmente en el interior.

Infraestructura existente:

La Provincia de Tucumán está mejorando su capacidad al respecto:

- Con la construcción de un nuevo hospital, en el Este.
- El nuevo edificio desde donde opera el servicio de emergentología, que contará a la brevedad con una central de comunicaciones y un helipuerto.
- La adquisición reciente de 90 ambulancias equipadas, 20 de las cuales son de alta complejidad.

Relación con el Cuerpo de Bomberos:

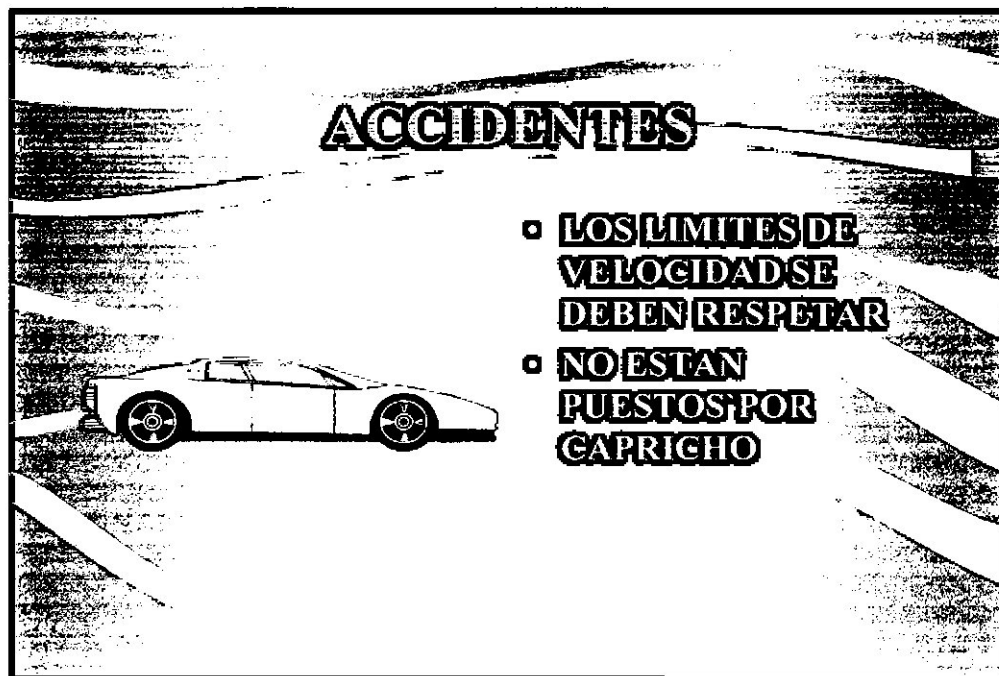
Emergentología trabaja coordinadamente con el Cuerpo de Bomberos. Próximamente esta previsto ampliar esta coordinación, ya que habrá autobombas estacionadas conjuntamente con las ambulancias.

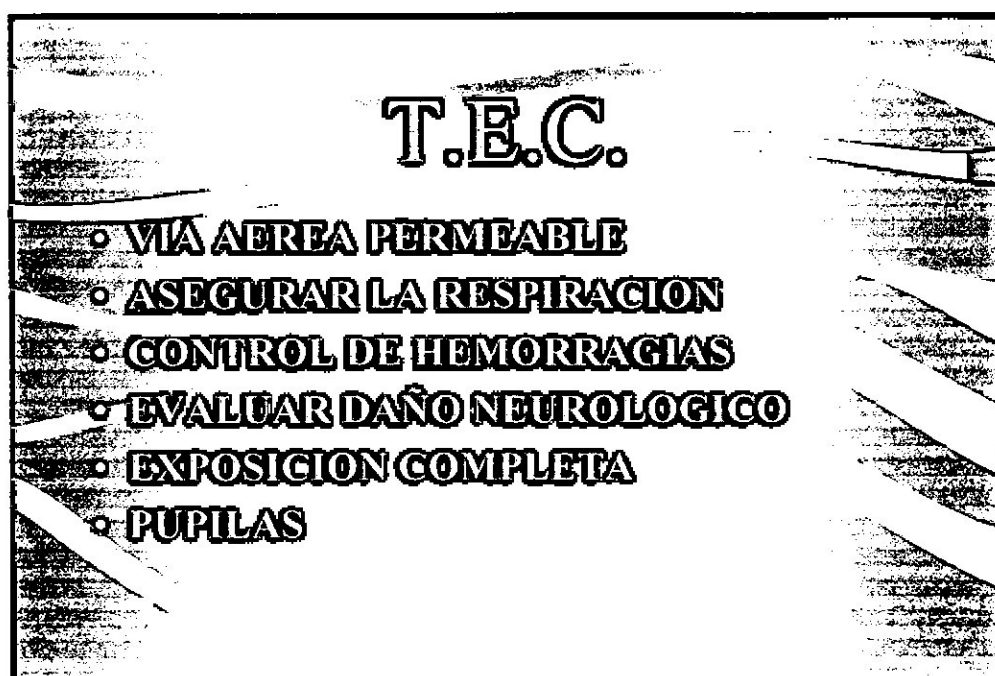
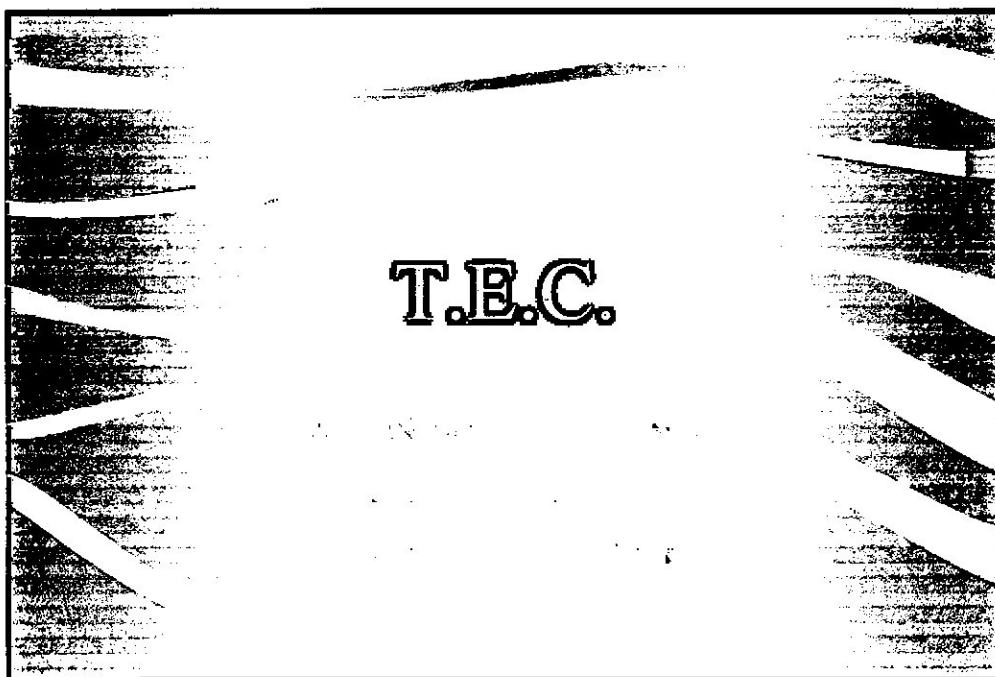
**ANALISIS RESPECTO DE  
LA ATENCION  
PRESTADA A LA  
TEMATICA DE LOS  
SINIESTROS VIALES POR  
EL SISTEMA DE SALUD,  
Y SU CAPACIDAD DE  
RESPUESTA**

- a) La Provincia de Tucumán cuenta con expertos de primer nivel en esta materia. Me refiero concretamente a los anteriormente citados Jefe del Servicio Provincial de Emergencias, dependiente del Sistema Provincial de Salud (SIPROSA), Dr. Juan Masaguer, y el Sub – Director, Dr. Francisco Barreiro.
- b) La Provincia de Tucumán ha realizado un gran esfuerzo en materia de equipamiento, especialmente con la compra de ambulancias modernamente equipadas.
- c) A pesar de esto, subsisten deficiencias:
  - c1: No existen suficientes recursos humanos capacitados para la tripulación de ambulancias.
  - c2: Faltan ambulancias “medicalizadas”, por carencia de recursos humanos (médicos).
  - c3: El principal centro asistencial de la Provincia, el Hospital Padilla, está en condiciones de recibir dos o tres casos graves en forma simultánea, entendiendo por tales los que requieren quirófano. En situaciones de emergencia, su capacidad se encuentra sobrepasada.
  - c4: El Hospital Regional de Concepción, en el sur de la Provincia, tiene capacidad para atender una primera etapa, de estabilización, pero no puede hacerse cargo de un gran traumatizado.
  - c5: Hay 36 hospitales, con capacidad para un primer y, en algún caso, hasta un segundo nivel de atención.
  - c6: En muchos centros de salud, especialmente en área periféricas, no existe suficiente personal (por ejemplo neurocirujanos de guardia) o equipamiento (como elementos quirúrgicos básicos, así como instrumental radiográfico, ecográfico y tomógrafos), aunque en estas situaciones hay posibilidad de acceder a la esfera privada.
  - c7: En muchos lugares del interior de la Provincia los accidentados son remitidos a la capital por los facultativos locales, cuando hay casos que se podrían resolver en el lugar.
  - c8: Los hospitales periféricos carecen de recursos imprescindibles, como por ejemplo laringoscopios y tubos de oxígeno de una dimensión que los haga transportables.

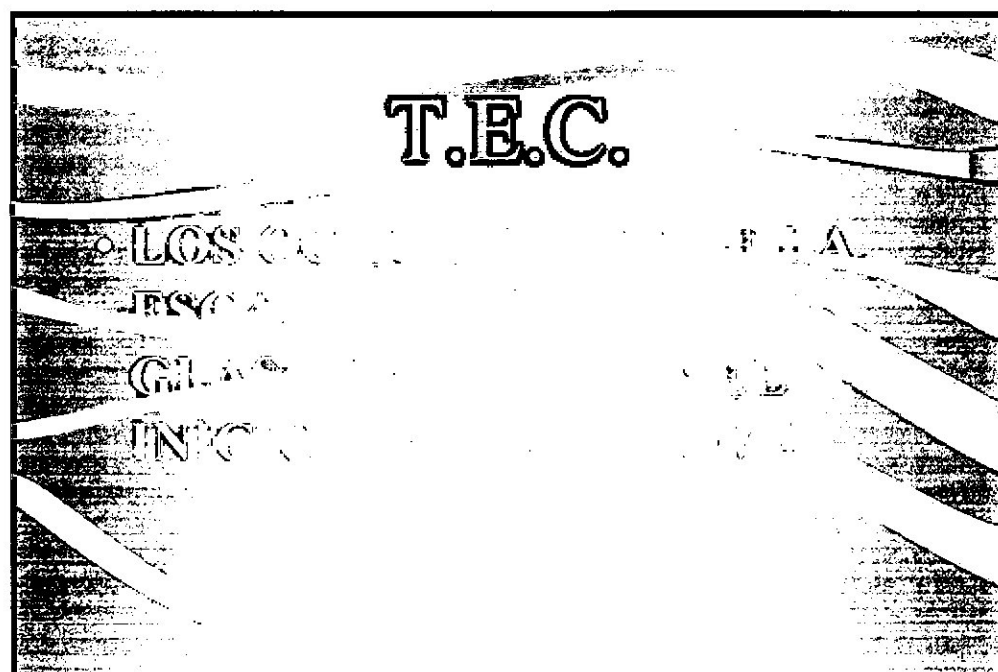
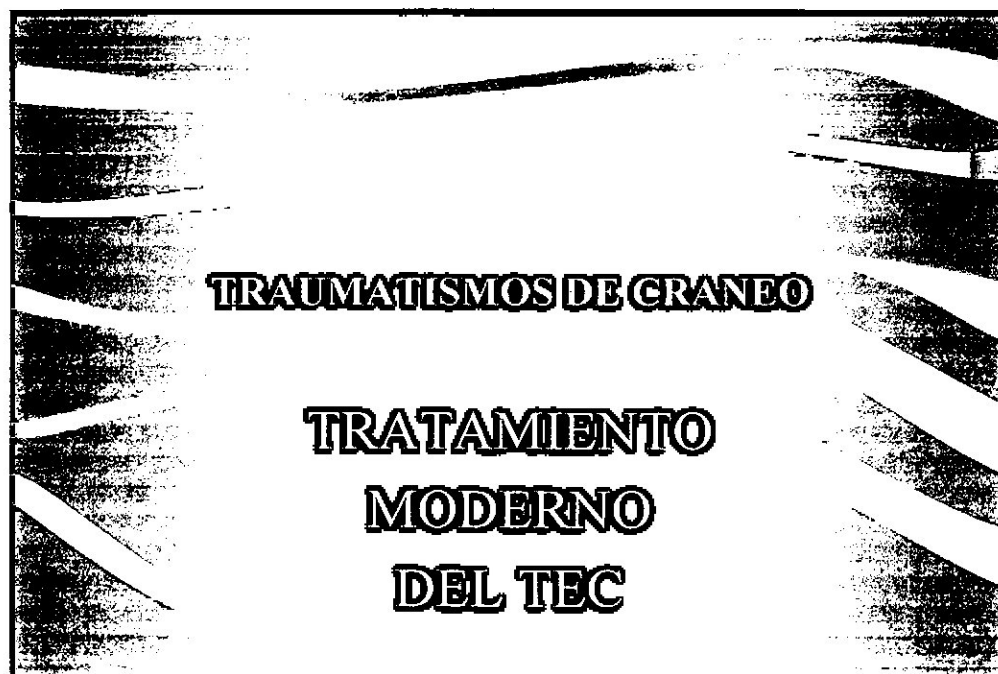
- c9: En los hospitales periféricos no existe suficiente personal con la capacitación adecuada.

Presentación de Servicio Provincial de Emergencias (SIPROSA)









**T.E.C.**

- **EL SCORE DE GLASGOW  
SOLO TIENE VALOR  
DESPUES DE LAS  
MANIOBRAS DE  
RESUCITACION**

## **Los accidentes de tránsito**

### **FACTORES DE RIESGO**

## **LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

- **Los tranquilizantes alteran la visión, la capacidad de identificación y la atención.**

# **ÁREA F: LEGISLACIÓN**

# **MARCO TEÓRICO**

## **LEGISLACIÓN**

Lo que pueden hacer los gobiernos en cuanto a políticas, legislación y aplicación de la ley:

- Promulgar y hacer cumplir leyes que impongan el uso obligatorio del cinturón de seguridad y de las sillas de retención para niños, y del casco para ciclistas y motociclistas;
- Sancionar y hacer cumplir leyes destinadas a prevenir la conducción bajo los efectos del alcohol;
- Fijar límites de velocidad adecuados y hacerlos respetar;
- Definir normas de seguridad rigurosas y uniformes para los vehículos y hacerlas respetar;
- Garantizar que se incorporen consideraciones de seguridad vial en las evaluaciones ambientales y de otra índole requeridas para nuevos proyectos, y en la evaluación de las políticas y planes sobre el transporte;

**INFORMACIÓN ACERCA  
DE LA NORMATIVA  
LEGAL EXISTENTE EN  
MATERIA DE SEGURIDAD  
VIAL: INSTRUMENTOS  
OTORGADOS POR LEY A  
CADA INSTITUCIÓN  
INVOLUCRADA**

A) La Ley No. 6.836 establece que la Provincia de Tucumán se adhiere al régimen de la Ley nacional N°. 24.449 y demás disposiciones complementarias, modificatorias o reglamentarias de la misma. Deroga la 5575 (BO 5/7/88).

El Decreto No. 320/3, del 9 de Marzo de 1998, adhiere la Provincia al Decreto Reglamentario No. 779/95 (modificado por Decreto No. 714/96), de la Ley No. 24.449 y sus Anexos, haciendo salvedades respecto a:

- Autoridades de comprobación: Policía de la Provincia de Tucumán, los Municipios Provinciales y Comunas adheridas, quienes dependerán en el control de la Dirección General de Transporte de la Provincia, que a su vez es la Autoridad de Aplicación y Órgano Técnico Natural. Se faculta al Poder Ejecutivo Provincial para suscribir convenios de servicios, complementación y coordinación con Gendarmería Nacional y otros organismos existentes.
- Que a los fines de la garantía de la libertad de tránsito queda prohibida la retención o demora del conductor, de su vehículo, de la documentación de ambos y/o licencia habilitante por cualquier motivo, salvo lo contemplado en la Ley Nacional, o si mediare orden judicial.
- Que es considerado ómnibus, y cuales son los requisitos para habilitaciones provisorias de los mismos.
- Plazo para proyecto de reglamentación de las escuelas de conductores de vehículos particulares.
- Normas para el servicio público de pasajeros, procurando que se adapten a la situación local.
- Normas para el transporte de caña de azúcar.
- Facultar a la Dirección General de Transporte para licitar talleres para la inspección técnica periódica de vehículos.



- Norma para vehículos de carga a fin de tomar medidas de seguridad respecto de la misma.

B) Los municipios, dentro del régimen de autonomía municipal vigente, son los responsables del otorgamiento de licencias de conducir.

C) En el Municipio de San Miguel de Tucumán rige el Código de Tránsito, sancionado por Ordenanza No. 942.

D) Los proyectos de Ley más importantes que se encuentran actualmente a estudio de la H. Legislatura de la Provincia son:

1) Creación del Registro Único de Licencias de Conducir.

2) Creación del Registro Provincial de Antecedentes de Tránsito (RePAT).

1) Artículo 1: Crease la licencia única de conductor de carácter provincial que será obligatoria para todos los conductores con domicilio en la Provincia. Dicha licencia será otorgada por los municipios respectivos de acuerdo a las pautas fijadas en la presente ley y su reglamentación.

Artículo 2: El Poder Ejecutivo Provincial determinara mediante la Reglamentación que dicte al efecto el diseño que tendrá la licencia inicial de conductores, pudiendo arbitrar las medidas necesarias para llevar a cabo tal cometido.

Artículo 3: Quienes tengan el domicilio en el territorio provincial, deberán ser titulares de una sola licencia de conductor, de automotores o vehículos, la que será expedida por las respectivas municipalidades según el domicilio del solicitantes, resultando el mismo el que conste en el documento nacional e identidad, DNI.

Artículo 4: Las características, requisitos, contenido, clases y demás dato afines que contendrá la licencia provincial de conductores, serán los establecidos en el título III de la Ley Nacional numero 24.449, sus modificaciones y reglamentaciones, a la cual se encuentra adherida la Provincia de Tucumán por Ley numero 6.836.

Artículo 5: La autoridad de aplicación de la presente Ley y de sus reglamentaciones estará a cargo de los municipios, dentro de los límites de sus respectivas jurisdicciones y conforme al ejercicio de poder de policía que le es propio y de la

Dirección General de Transporte de la Provincia en el ámbito de su propia competencia.

2) Artículo 6: Crease el Registro Provincial de Antecedentes del Transito (RePAT), el que funcionara en el ámbito dl Poder Ejecutivo Provincial, a través del Ministerio de Seguridad Ciudadana, y deberá coordinar su actividad con los municipios la Provincia, con el Registro Nacional d Antecedentes del Transito y con el Consejo federal de Seguridad Vial.

Artículo 7: El Registro deberá crear una base de antecedentes donde consten los datos de las licencias d conducir que se expidan, toda la información relativa a los presuntos infractores prófugos o rebeldes, a las sanciones aplicadas y cualquier otra circunstancia que resulte útil registrar a los fines de la presente ley. Lo detallado precedentemente tiene carácter meramente enunciativo y deberá ser informado de inmediato por cada municipio a este registro, debiendo consultarse al mismo en forma previa ante cada nuevo tramite o para todo proceso contravencional o judicial relacionado con la materia.

Artículo 8: El Registro Provincial d Antecedentes dl transito deberá llevar, además, estadísticas accidentologicas, de seguros y datos del parque vehicular.

Artículo 9: El cumplimiento específico de sus funciones, adoptara las medidas necesarias para crear una red informatica provincial que permita el flujo de datos y de información, agilizando e impidiendo demoras en los tramites, y manteniendo actualizado el registro de conductores.

**ANÁLISIS DEL GRADO  
DE UTILIZACIÓN, POR  
PARTE DE CADA UNA DE  
LAS INSTITUCIONES  
INVOLUCRADAS, DE LAS  
FACULTADES  
RELACIONADAS POR  
LA LEY RELACIONADAS  
CON LA SEGURIDAD  
VIAL**

La problemática es similar para todas las instituciones involucradas: sólo un Programa Integral, que adapte a las peculiaridades de Tucumán los planes acordados a nivel nacional, y organismos que efectivamente puedan coordinar y conducir las acciones, permitirán que cada institución aporte lo que le corresponde, y se produzca la sinergia necesaria.

Un elemento clave es la coordinación entre Provincia y Municipios, respetando las facultades de cada nivel gubernamental, pero teniendo como norte la vida y la salud de la población.

Los técnicos que en cada institución conocen la problemática deben ser más apoyados política y presupuestariamente por las autoridades.

# **ÁREA I:**

# **INSTITUCIONES**

# **MARCO TEÓRICO**

## **INSTITUCIONES**

Continuando con lo expuesto en el marco teórico general expuesto al inicio de este trabajo, consideramos que lo que pueden hacer los gobiernos en cuanto a desarrollo institucional es:

- Convertir la seguridad vial en una prioridad política;
- Designar un organismo rector encargado de la seguridad vial, dotarlo de recursos suficientes y estipular que rinda cuentas a la sociedad;
- Promover un enfoque multidisciplinario de la seguridad vial;
- Establecer objetivos adecuados en materia de seguridad vial y adoptar planes que permitan alcanzarlos;
- Apoyar la creación de grupos que promuevan la seguridad vial;
- Asignar presupuestos a la seguridad vial y aumentar la inversión en actividades de probada eficacia para su mejoramiento.

**ANÁLISIS DE LOS  
INSTRUMENTOS  
LEGALES POSIBLES  
PARA LA CREACIÓN  
DE UN ORGANISMO  
EJECUTIVO  
COORDINADOR DE LAS  
ACCIONES  
RELACIONADAS  
CON LA SEGURIDAD  
VIAL.**



Existe un organismo coordinador de las acciones relacionadas con la Seguridad Vial, el Consejo Provincial de Transporte y Seguridad Vial. Está creado según instrumentos legales pertinentes, y aunque está en proceso otro instrumento legal modificadorio, los cambios no hacen a aspectos esenciales.

Un paso superior, un órgano ejecutivo, al estilo de una Agencia de Seguridad Vial, que puede llegar a tener un staff permanente, participación de distintos organismos públicos, de Municipios y de organizaciones no gubernamentales de distinto tipo, requiere de un grado de voluntad política de incorporar este tema en la agenda pública que en este momento no se visualiza en las autoridades provinciales. De modificarse esta situación, una Ley Provincial podría crearlo.

**INFORMACIÓN ACERCA  
DE LAS ESTRUCTURAS  
ORGÁNICAS DE LAS  
INSTITUCIONES  
INVOLUCRADAS Y SUS  
ROLES EN MATERIA DE  
ACCIONES  
RELACIONADAS CON LA  
SEGURIDAD VIAL, A  
NIVEL MUNICIPAL Y  
PROVINCIAL.**

## Consejo Provincial de Seguridad Vial

Por iniciativa de la Dirección General de Transporte, con fecha 3 de Septiembre de 2004, se dio una nueva apertura al Consejo Provincial de Transporte y Seguridad Vial.

Hay que considerar que dicho Consejo se puso en marcha en el año 1998, funcionando durante algún tiempo, pero luego dejó de hacerlo, perdiéndose inexplicablemente la memoria en la Provincia respecto de su accionar.

El 19 de Agosto de 2004 se eleva al entonces Subsecretario de Servicios al Ciudadano, del Ministerio de Seguridad Ciudadana, un proyecto de modificación del Decreto No. 15/3, de fecha 12 de Junio de 2002.

En dicho Proyecto se proponen cambios funcionales en el "Consejo Provincial de Regulación del Tránsito, Transporte y Seguridad Vial". El Consejo pasaría a depender del Ministerio de Seguridad Ciudadana, cuando el Decreto de 2002 establecía la dependencia de los Ministerios de Gobierno y Justicia y de Economía.

Se considera en la propuesta de modificación el funcionamiento de una Comisión Nacional de Transporte y una Comisión Provincial de Seguridad Vial, más un pleno mensual del Consejo Provincial integrado por las dos comisiones. Pero, en la práctica, siendo muchos de los representantes los mismos para ambas instancias, se hizo imposible el funcionamiento por separado.

Dicho Consejo se reúne una vez por mes, llevándose las actas respectivas.

En las reuniones, en las cuales se tratan diferentes temáticas, participan los Municipios, Asociaciones, Ingenios, Cooperativas, etc.

## Secretaría de Estado de Transporte y Seguridad Vial

Depende del Ministerio de Seguridad Ciudadana.

Conduce la Policía Vial y la Dirección General de Transporte.

### Dirección General de Transporte

La Dirección General de Transporte es un organismo clave para la Seguridad Vial en la Provincia de Tucumán. Sus funciones son:

Formular planes y programas específicos en materia de regulación de los servicios públicos de transporte de pasajeros de jurisdicción provincial existentes y/o que se creen.

Formular planes y programas específicos en materia de seguridad vial tendientes a la prevención de accidentes de tránsito en rutas nacionales y/o provinciales.

Formular planes y programas específicos para el control de los servicios públicos de transporte de pasajeros.

Coordinar y desarrollar políticas comunes de control de los servicios públicos de transporte con municipios y comunas rurales de la provincia.

Coordinar y desarrollar políticas comunes en materia de seguridad vial con municipios y comunas rurales de la provincia.

Supervisar el cumplimiento de las funciones que por leyes y decretos tienen asignados los organismos de aplicación y control del transporte público y la seguridad vial.

Entender en el ordenamiento, sistematización y organización del transporte público, aplicando en forma armónica y coordinada las leyes provinciales y nacionales, en cuanto sean de su jurisdicción.

Formular planes y programas específicos en materia de su regulación, contralor y organización del transporte de carga en el ámbito de su competencia.

Supervisar el cumplimiento de la Ley N° 7.475, ejercido por la Dirección General de Transporte.

Actualmente se ha propuesto un nuevo organigrama para la DGT, que en los aspectos que nos ocupan contendría:

- Una división de inspección vehicular, dependiente del Departamento técnico.
- Un departamento de Accidentología y Seguridad Vial.
- Un departamento de Registros.

## **Policía**

La Policía Vial depende de la Secretaría de Transporte y Seguridad Vial, a diferencia de la Policía, dependiente de la Secretaría de Estado de Seguridad. Ambas pertenecen al Ministerio de Seguridad Ciudadana.

La Dirección General de Policía y Seguridad Vial comenzó a operar en la provincia a partir del mes de Agosto de 2005, como organismo de control a desempeñarse en forma coordinada con el Departamento Tráfico de la Dirección General de Transporte.

## **Municipalidad de San Miguel de Tucumán – Dirección de Policía de Tránsito y Vía Pública**

El Organigrama Funcional de la Dirección de Policía de Tránsito y Vía Pública fue aprobado por el Decreto 1369, del 28 de Julio de 2004.

Su misión es conducir y controlar operativa y administrativamente la Repartición a su cargo, asegurar el cumplimiento de las normas vigentes que regulan el tránsito vehicular y peatonal, uso de la vía pública, y fomentar acciones educativas con la finalidad de disminuir los accidentes de tránsito.

Consta de una Sub – Dirección Operativa, de la cual dependen los departamentos:

- Control de Tránsito.
- Ocupación de la Vía pública.
- Señalización.
- Logística.

La misión de la Subdirección operativa es planificar, verificar y controlar el eficaz desempeño de los elementos que le dependen para asegurar un tránsito normal (vehicular y peatonal) y adecuado en la vía pública.

También existe una Sub Dirección Administrativa, que comprende los departamentos:

- Prevención y educación vial.
- Licencias y permisos.
- Coordinación general.
- Apoyo administrativo.

La misión de la Subdirección administrativa es dirigir y ejecutar todas las acciones de índole administrativo, procesamiento de datos y estadísticas que posibiliten el cumplimiento de la misión impuesta a la Dirección de Policía de Tránsito y de la Vía Pública.

Dependiente de la Dirección, hay una sección de Respuesta Ciudadana. Su misión es desarrollar políticas preventivas tendientes a brindar al ciudadano una mejor protección de sus derechos, y concientizarlo sobre el fiel cumplimiento de la

normativa vigente en materia de tránsito y de la vía pública, en coordinación con otras áreas oficiales, cuando sea pertinente.

El Departamento Licencias y Permisos contiene:

- Obtención de licencias.
- Renovación de licencias.
- Registro de inhabilitados.
- Permisos Varios, del cual depende una sección de Inspectores Verificadores.
- Sección de examen de manejo.
- Sección de control de recaudaciones.

Del Departamento de Coordinación general dependen las secciones:

- Capacitación de personal.
- Informática y Estadísticas.
- Comunicación Institucional.

El Departamento Prevención y educación vial contiene las secciones:

- Prensa y Difusión.
- Educación vial, la cual a su vez comprende las oficinas de:
  - Locales escolares.
  - Vía Pública.
  - Escuela de Manejo.

La Sección Educación Vial debe propender a la educación vial de la población, mediante actividades docentes, publicitarias y/o de información, a través de los

establecimientos educacionales, de primer nivel primario y secundario, centros comunitarios, clubes deportivos, empresas del medio, etc. Efectuar un constante análisis de los accidentes de tránsito. Realizar un permanente relevamiento del sistema de señalización del municipio a fin de que el mismo cuente con el debido ordenamiento y seguridad para todos los integrantes de la vía pública.

Elaborar y dictar charlas de educación vial con audiovisuales y láminas con destino a los educandos de nivel primario y secundario.

Confeccionar los programas y cursos para la capacitación de los docentes de los establecimientos escolares.

Ejercer una acción conjunta con la Sección Programación y Difusión en lo relacionado con los micros radiales y televisivos.

Programar, coordinar y controlar los concursos de pintura mural y pavimental y de preguntas y respuestas, que se lleven a cabo dentro del marco de concientización en forma anual, con la participación de alumnos primarios y secundarios de los establecimientos del Municipio.

Participar y colaborar en las Ferias de Educación Vial que se realizan en las escuelas durante el año lectivo.

El Departamento Control de Tránsito abarca las secciones:

- Móviles, con sus oficinas de grúas e inmovilizadores.
- Motoristas.
- Destacamentos.
- Inspectores, con sus oficinas de Control vehicular y Control zona prohibida.

La misión del Departamento es garantizar la seguridad, el orden y fluidez en el tránsito vehicular y peatonal, mediante un adecuado ordenamiento y control del cumplimiento de las normas legales vigentes, ejerciendo para tales efectos, el poder de Policía de Tránsito que posee.



El Departamento Señalización comprende las secciones:

- Taller de confección y reparación de señales viales.
- Señalización vial.

El Departamento debe estudiar el equipamiento progresivo de la ciudad en lo referente a la organización y ordenamiento del tránsito, mediante el sistema de señalización vertical y horizontal, consistente en la demarcación en las calzadas y veredas.

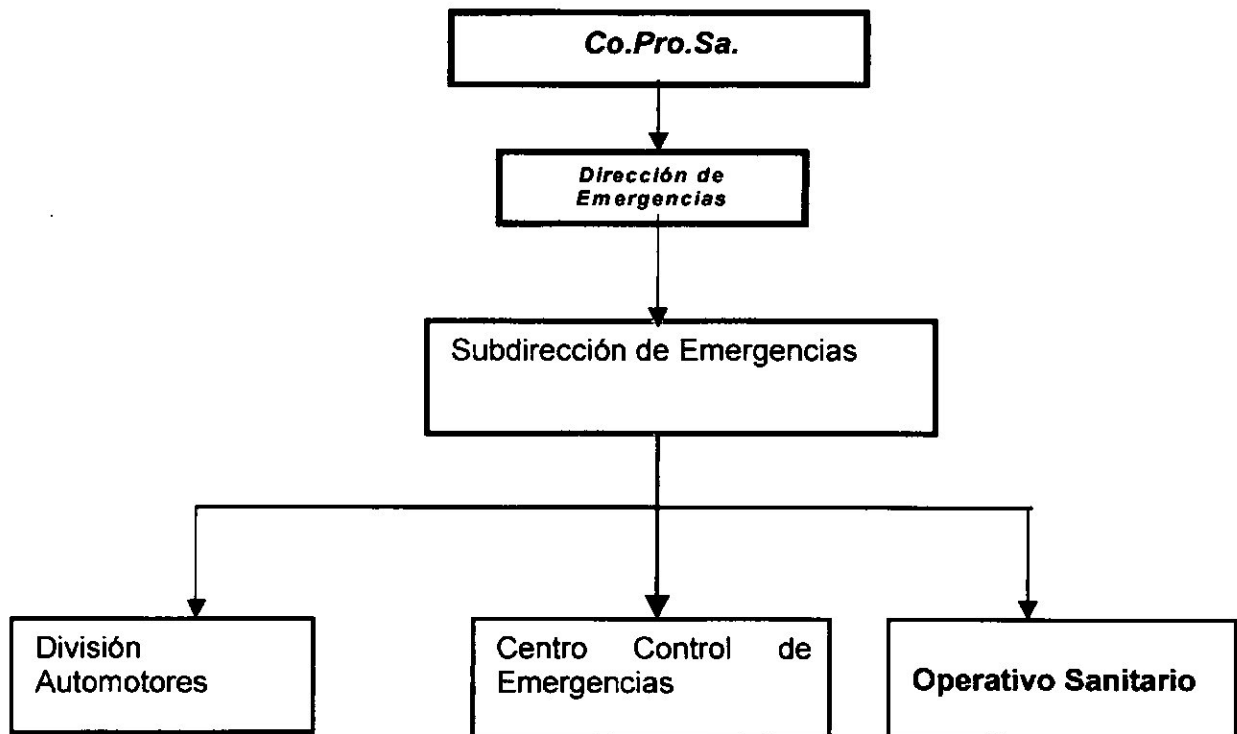
Confeccionar y recuperar carteles, nomencladores, pantallas e indicadores.

Demarcar reservados en la vía pública, teniendo en cuenta la incidencia que pueda tener el cumplimiento de esta misión sobre el tránsito en el área comercial, industrial y residencial.

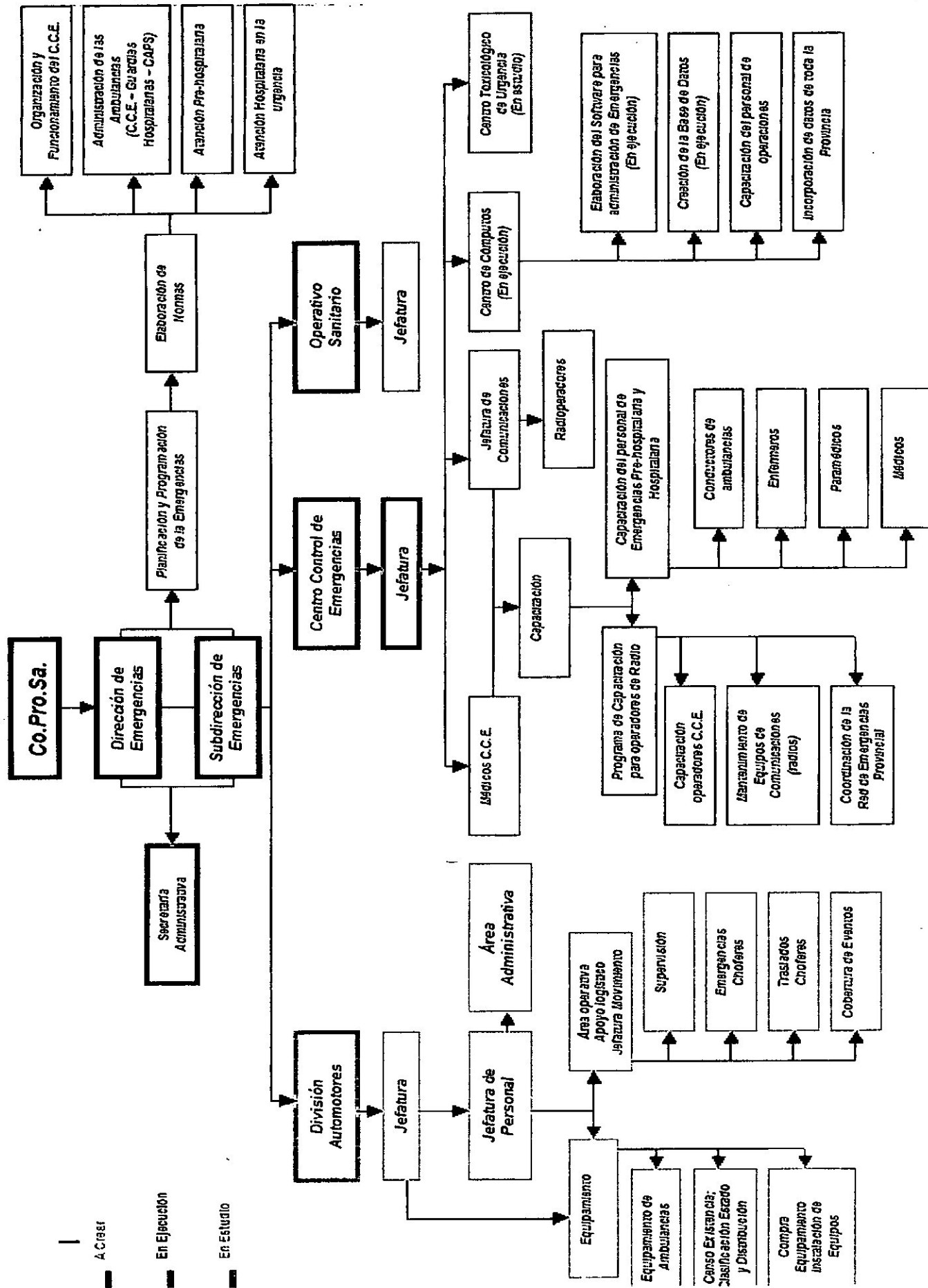
Mantenimiento permanente del sistema de señalización.

## Sistema Provincial de Salud- Dirección de Emergencias Provincial

### Organigrama Dirección de Emergencias Provincial Si.Pro.Sa.



## Organigrama Discriminativo



**ANÁLISIS DE LA  
POSIBILIDAD DE  
ESTABLECER ÁMBITOS  
DE TRABAJO CONJUNTO  
Y COORDINADO.**

Como se expresó en el punto 1.18, existe un ámbito de trabajo conjunto y coordinado, el Consejo Provincial de Transporte y Seguridad Vial, que funciona bajo la conducción de la Secretaría de Transporte.

Los problemas del Consejo Provincial de Transporte y Seguridad Vial, en el cual participan sectores gubernamentales y no gubernamentales, son múltiples:

- a) Carece de legitimidad suficiente, por lo cual suelen surgir otras iniciativas de coordinación en paralelo al mismo.
- b) No tiene la visibilidad pública que requiere un organismo de estas características.
- c) No siempre concurren los mismos representantes de los distintos organismos.
- d) Carece de presupuesto, por lo cual se complica enormemente su operatividad.

Esto llevó que no se reuniera durante seis meses, retomando su funcionamiento en la reunión del 27 de Julio de 2006.

Tuvo una asistencia de 21 integrantes, participando 4 Municipios, Universidad, Secretaria de Educación, Asociación de transporte de cargas, Policía, una ONG creada por un miembro del Consejo (relacionada a la Educación Vial), Colegio de Ingenieros, y tres integrantes de la Dirección de Transporte.

La principal temática tratada fue el problema de presupuesto. Se propone contactarse con el Consejo Federal, y una integrante concertara una reunión con la Comisión de Transporte de la Legislatura Provincial a efectos de poder conseguir una partida presupuestaria.

La segunda temática fue lo relacionado a la problemática de los accidentes e infracciones en el medio, requiriéndose una política mas dura en cuanto a la aplicación de sanciones, realizándose comparaciones con la ley anti tabaco Ley 7575 (Provincial) que rige en la provincia, y que, aunque sus multas son consideradas excesivas, se cumplen sin ninguna excepción

El tercer tema fue la creación del REPAT, lo que se plantearía en la comisión de transporte de la legislatura, ya que existe demora en cuanto al trámite, puesto que el expediente inicial está demorado.

Se estableció como próxima fecha de reunión el 10 de Agosto del 2006, señalando nuevamente lo necesario que es contar con presupuesto para efectivizar las tareas del consejo.

**INFORMACIÓN  
RESPECTO DE LA  
PARTICIPACIÓN DE LA  
PROVINCIA DE TUCUMÁN  
EN LAS INICIATIVAS  
NACIONALES EN LA  
MATERIA**

## Consejo Federal de Seguridad Vial:

La Provincia tuvo participación destacada en el Consejo Federal. El Lic. Ramón Bulacio, Director General de Transporte de Tucumán y Presidente del Consejo Provincial de Transporte y Seguridad Vial, fue el Presidente del Consejo en el período anterior.

También Tucumán participó activamente de las reuniones que las provincias del NOA realizaban en el seno del Consejo Federal.

Artículo Periodístico sobre 8va Reunión del Consejo Federal de Seguridad Vial

### **Buscan postura regional sobre seguridad vial del NOA**

Sesionó en Salta la octava Reunión del Consejo de Seguridad Vial del NOA, donde se debatió y analizó el avance de las provincias del Noroeste en el marco del Plan Nacional de Seguridad Vial.

Sección Seguridad - Fecha de publicación: 20 de marzo de 2006

Los representantes de Jujuy, Catamarca, Tucumán, Santiago del Estero y Salta fijaron, además, una postura sobre las políticas de seguridad vial a implementar en la región, que incluirá la profundización de campañas y controles preventivos de accidentes de tránsito. Esta posición consensuada será presentada ante la reunión anual del Consejo Federal que se realizará en El Chaco la próxima semana.

El secretario de la Gobernación de Seguridad, Gustavo Ferraris, abrió la reunión y destacó que "si bien la seguridad abarca una vasta y compleja diversidad de temáticas, la vial ocupa actualmente un lugar cada vez más preponderante".

En este sentido, dijo que las cifras de accidentes preocupan y es necesario profundizar las campañas educativas para crear conciencia en los ciudadanos sobre el respeto a las normas de tránsito.



El presidente del Consejo Federal de Seguridad Vial y representante de Tucumán, Enrique Bulacios, aclaró que la seguridad vial es una política de estado, por lo que hay que darle un tratamiento adecuado, tomando conciencia de que en el país "hay muchos cromagnones a lo largo del año".

En esta reunión, los representantes provinciales buscan unificar criterios sobre las acciones a desarrollar en la región, postura que será presentada ante el Consejo Federal. También analizan los avances en el cumplimiento de los objetivos del Plan Nacional de Seguridad Vial, que se inició este año y se extenderá hasta el 2009.

La Asamblea tiene un carácter eminentemente técnico, ya que se tratan también aspectos relacionados con las normas técnicas y legales con posibles inclusiones de modificación. Las actividades finalizaron con la entrega de las actas resultantes a la Secretaría del Consejo Regional.

### **Plan Federal de Seguridad Vial:**

Por Resolución 0001 del 14 de Noviembre de 2005, firmada por el Presidente del Consejo Provincial de Transporte y Seguridad Vial, Tucumán adhirió al Plan Nacional de Seguridad Vial 2006 – 2009, y se invitó a todos los municipios de la Provincia a adherir a dicho Plan.

Se está elaborando el Plan Provincial para llevar a cabo los 12 puntos que establece el Plan Nacional:

#### **1.- Campañas de difusión de Seguridad Vial:**

- a) Control de Velocidad.
- b) Alcohol y drogas.
- c) Cinturón de seguridad.

#### **2.- Aplicación de la Ley – Control de Tránsito y la Seguridad Vial:**

- a) Provisión de equipamiento para controlar el sistema de tránsito.
- b) Control estaciones de peaje.
- c) Control de velocidades de acuerdo al Sistema de Registro Automático Fotográfico de Ocurrencia de Infracciones.

3.- Estadística Nacional de Accidentología Vial.

4.- Mapa de Riesgos – Puntos Negros.

5.- Educación Vial:

- a) Manual para formadores de docentes.
- b) Educación asistemática (Programa).
- c) Educación sistemática (Programa).

6.- Capacitación de conductores profesionales y Autoridades de aplicación y control:

- a) Autoridades de aplicación y control (Programa).
- b) Conductores de transporte de pasajeros.
- c) Conductores de transporte de cargas.

7.- Control de emisión de licencias de conducir:

- a) Registro Único de emisión de licencias.
- b) Solicitud Registro Antecedentes previa emisión licencia conductor.
- c) Unificación contenidos licencia de conducir.

8.- Revisión Técnica Obligatoria.

9.- Responsabilidad de los talleres de reparación.

10.- Señalización vial uniforme e infraestructura vial.

11.- Emergentología y Seguro.

12.- Uniformidad de la legislación.

### **Revisión Técnica Vehicular Obligatoria:**

Un capítulo especial lo constituye la Revisión Técnica Vehicular. En todo el país existen los talleres de revisión adheridos al sistema creado por la Secretaría de Transporte de la Nación, que actúan sobre el parque de vehículos que realiza transporte interjurisdiccional. Y cada Provincia puede crear su propio sistema para verificar el estado de los vehículos de su ámbito, o, en su defecto, convenir con los talleres nacionales para que sean éstos quienes realicen esta tarea.

En Tucumán existen dos talleres de jurisdicción nacional, y se encuentran en proceso de licitación cinco talleres provinciales.

### **Registro Automotor**

Artículo periodístico: FIRMAN ACUERDO CON EL REGISTRO AUTOMOTOR  
El Gobierno provincial firmó ayer un acuerdo con la Dirección Nacional de Registro del Automotor y de créditos prendarios a los fines de obtener un mayor control en los vehículos que circulan en la provincia. Así lo anunció el Subdirector de esa repartición nacional, Miguel Angel Gallardo, en diálogo con la prensa. El funcionario anunció que en las próximas dos semanas la provincia contará con la infraestructura informática adecuada para tener los datos de cada automóvil que circula en Tucumán.

### **Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito (RENAT)**

La Provincia de Tucumán no posee un Registro Provincial de Antecedentes de Tránsito.

Existe un Proyecto de Ley para su creación, que actualmente está siendo tratado en la Comisión de Transporte de la Honorable Legislatura de la Provincia.

**ANÁLISIS DEL GRADO  
DE COMPROMISO CON  
DICHAS INICIATIVAS  
DE SEGURIDAD VIAL  
NACIONAL**

- a) Existe voluntad de llevar adelante el Programa Nacional de Seguridad Vial, el Registro Provincial de Antecedentes de Tránsito, participar del Consejo Federal de Seguridad Vial, llevar adelante Educación Vial en el sistema educativo, poner en marcha la Revisión Técnica Vehicular Obligatoria, y todas las demás iniciativas consensuadas en los ámbitos federales.
- b) Pero concurren diferentes razones que llevan a que en la práctica haya un notorio retraso. Contamos entre estas razones:
  - b1) Las dificultades en la relación Provincia – Municipios.
  - b2) La demora en el ámbito legislativo tucumano en aprobar instrumentos indispensables.
  - b3) La carencia de una política integral que permita considerar en que condiciones y de que forma la Provincia de Tucumán puede cumplir con las políticas nacionales.
  - b4) Los déficits de funcionamiento del Consejo Provincial de Transporte y Seguridad Vial, más allá de la voluntad y excelente capacidad técnica de muchos de sus integrantes.
  - b5) La transición que implicó el reemplazo del anterior Director de Transporte, que lideró operativamente durante un período el Consejo Provincial, e inclusive llegó a ser Presidente del Consejo Federal de Seguridad Vial.

**ESTUDIO DE LOS  
RECURSOS QUE SE  
DESTINAN HOY A  
SEGURIDAD VIAL EN LA  
PROVINCIA**

En la Provincia de Tucumán no hay recursos específicos en el Presupuesto destinados a Seguridad Vial.

Cada institución paga lo que le corresponde, incluido, por ejemplo, los pasajes y viáticos para reuniones dentro o fuera del ámbito provincial.

Las reuniones del Consejo Provincial de Transporte y Seguridad Vial se realizan, generalmente, en locales pertenecientes a organizaciones empresarias.

Acciones como los stands móviles de educación vial, por ejemplo, no pueden tener una mayor continuidad por carecerse de recursos, entre otras cosas para solventar folletería.

Existen estudios que alertan acerca de los costos que los siniestros de tránsito causan a la Provincia, realizados por el Doctor Juan Masaguer y su equipo.

Ponen un énfasis muy especial en el costo del traumatizado grave, que siempre es un rubro especialmente significativo en los presupuestos hospitalarios. Estiman que dicho costo oscila entre \$ 62.000 y \$ 80.000 por caso, y sus cálculos hacen ascender el costo para la Provincia de Tucumán, en este ítem, a \$ 200.000.000 (doscientos millones de pesos) anuales.

Si realizamos una estimación de acuerdo al porcentaje que se estima mundialmente representan los accidentes de tránsito en un país del tamaño de la Argentina ( 1,5% del PBI), y considerando un PBI para Tucumán de \$ 11.000 millones nos arroja una cifra similar, \$ 165.000.000.

La inversión presupuestaria en prevención permitiría importantes reducciones en este gasto. El beneficio neto, en términos económicos, resultaría considerable.

# **DIAGNÓSTICOS**



**DIAGNÓSTICO DE LA  
SITUACIÓN, BASADO EN  
LOS ANÁLISIS PREVIOS,  
PARA CADA ÁREA  
CONSIDERADA**

## Área A: Accidentes

Existe una generalizada “sensación” en la Provincia de que los índices siniestros no reflejan una realidad que todos viven como altamente preocupante. También que no se hacen estudios sobre tramos de concentración de accidentes (TCA) o “Puntos Negros”. Y, si estos se realizan, no conducen a resultados prácticos, es decir a acciones tendientes a solucionar el problema.

## Área B: Control y Policía

a) El control no es eficiente en el conjunto de la Provincia:

a1) La Policía Provincial hasta ahora ha actuado esporádicamente en el Municipio de San Miguel de Tucumán. Está preparando una fuerza especial para operar en esa área.

a2) La Municipalidad controla con su propia organización, pero esta carece del peso y la autoridad para que su accionar sea notorio y eficiente.

a3) La Policía carece de elementos básicos, como por ejemplo radares para controlar la velocidad, o en su defecto controlar un sistema tercerizado que efectúe esa tarea.

b) Las licencias de conducir se otorgan de forma irregular en todo el ámbito de la Provincia. Esto es notorio en algunos municipios, donde obtienen su licencia personas que no tienen domicilio real en los mismos. En el Municipio de San Miguel de Tucumán no existen estadísticas fehacientes que demuestren que hay una diferencia entre solicitudes y otorgamientos, lo que lleva naturalmente a pensar en una falencia del sistema.

#### Área C: Infraestructura Vial

- a) Los organismos viales tienen un plantel técnico de excelente nivel, y actúan según las reglas del arte aceptadas a nivel nacional e internacional.
- b) Su relación con el conjunto del sistema de seguridad vial no es orgánicamente permanente, tiene mucho espacio para mejorar.

#### Área D: Educación

- a) Si bien hasta el momento el sistema de educación no había tenido una acción institucional en lo referido a educación vial, esto ha comenzado a cambiar, a partir de la voluntad política manifestada expresamente por la Directora General de Educación, Profesora Beatriz Mansilla, y de la firma del Convenio con la Dirección General de Transporte.
- b) Los maestros no están aún preparados ni motivados en lo referido a Educación Vial. Si bien las autoridades del área tienen claridad acerca de los mecanismos para lograr este objetivo, aún no están implementados.
- c) Existe convicción en las autoridades del área acerca de las metodologías modernas para impartir educación vial como contenido transversal, y su relación con la formación de las conductas ciudadanas en general. Pero no existen formas concretas de implementarlo.
- d) Las autoridades educativas tienen conciencia de la magnitud del desafío, y de la necesidad de asumirlo conjuntamente con otras instituciones, en particular con los municipios. Pero no se ha logrado aún un mecanismo al respecto.
- e) No ha estado asegurada la continuidad en los delegados de la Secretaría de Educación al Consejo Provincial de Seguridad Vial.

#### Área E: Salud

El diagnóstico se basa en lo establecido en 1.15: gran potencialidad basada en:

- a) Existencia de profesionales con conocimientos, experiencia y voluntad en el tema que nos ocupa.
- b) Voluntad de la provincia expresada en el equipamiento incorporado.

A la vez, deficiencias:

- a) Capacitación de recursos humanos en el interior de la Provincia.
- b) Capacitación de recursos humanos en el Servicio de Emergencias.
- c) Equipamiento, especialmente en centros del interior de la Provincia.

#### Área F: Legislación

Hay instrumentos legales imprescindibles para el funcionamiento del sistema que están, desde hace tiempo, en distintas instancias del Poder Legislativo:

- a) La creación del Registro Único de conducir, y junto con él el Registro Provincial de Antecedentes de Tránsito.
- b) Modificación del Decreto 15/03, relacionado con el Consejo Provincial de Transporte y Seguridad Vial, que se encuentra en trámite.
- c) La firma de los convenios con el Ministerio de Justicia de la Nación, que permitan la puesta en marcha, a través del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito (RENAT), de las operatorias:
  - c1: Formulario "260", Solicitud de Informe de Antecedentes de Tránsito.
  - c2: Formulario "261", Actualización de Informe de Antecedentes de Tránsito.
  - c3: Formulario "268", Informe de Antecedentes de Tránsito.
  - c4: Formulario No. 31, Colisión y Accidente.
  - c5: Formulario No. 33, Robo y Hurto.
  - c6: Formulario No. 34, Lesiones y Muerte.

## Área I: Instituciones

El esquema institucional de Seguridad Vial en la Provincia de Tucumán está “a medio construir”:

- a) Existe un Consejo Provincial de Transporte y Seguridad Vial, pero su funcionamiento no es óptimo, y carece de presupuesto.
- b) Diversas instituciones que integran ese organismo no lo hacen con el grado de participación necesario.
- c) No está conformado el Registro Provincial de Antecedentes de Tránsito (REPAT).
- d) No se ha puesto en marcha la Revisión Técnica Obligatoria de Vehículos.

La relación Provincia – Municipios, especialmente en temas centrales como el expendio de Licencias de Conducir, no está resuelta.

**DIAGNÓSTICO DE LA  
SITUACIÓN PARA EL  
CONJUNTO DEL  
SISTEMA DE  
SEGURIDAD VIAL.**

En la Provincia de Tucumán existen:

- a) Buenos técnicos en la mayoría de las áreas involucradas.
- b) Una legislación que da pié a una política integral, aunque esta necesita ser perfeccionada con la sanción de las leyes actualmente en trámite.
- c) Conciencia en la población sobre la importancia del tema.
- d) Discontinuidad en el interés de las autoridades provinciales.
- e) Dificultades institucionales, especialmente entre la Provincia y los Municipios.
- f) Dificultades para poner en marcha en forma efectiva el Programa Nacional de Seguridad Vial, aprobado en el Consejo Federal de Seguridad Vial, del cual la Provincia de Tucumán participa.

# **RECOMENDACIONES**



**RECOMENDACIONES,  
BASADAS EN LOS  
DIAGNÓSTICOS  
PREVIOS, PARA  
CADA ÁREA  
CONSIDERADA.**

#### Área A: Accidentes

- a) Poner en marcha el Registro Provincial de Antecedentes de Tránsito (REPAT).
- b) Realizar estudios de Tramos de Concentración de Accidentes.
- c) Efectivizar las acciones que surjan de esos estudios, tendientes a la resolución de los problemas verificados.

#### Área B: Control y Policía

- a) Generar la coordinación necesaria entre las distintas fuerzas, para permitir un control visible, permanente y eficiente. Hacerlo en el marco de un Programa integral de Seguridad Vial en la Provincia, y en el seno de los organismos correspondientes.
- b) Resolver urgentemente el problema del expendio de licencias de conducir, acordando una metodología entre Provincia y Municipios, estableciéndola por Ley, operándola mediante los mecanismos correspondientes, y controlando eficazmente su cumplimiento real. Esto debe hacerse salvaguardando las facultades constitucionales de cada instancia, pero teniendo como mira la vida y la salud de las personas por sobre cualquier otro tipo de consideración.

#### Área C: Infraestructura Vial

- a) Introducir en Tucumán las Auditorías de Seguridad Vial.
- b) Brindar todo el apoyo a Vialidad Provincial para que ponga en marcha la red de caminos terciarios, que puede resolver el problema de las "rastras cañeras".
- c) Lograr que Vialidad Provincial participe en forma más activa y permanente de los organismos de coordinación.

#### Área D: Educación

- a) Colaborar con la Secretaría de Educación de la Provincia de Tucumán, a través del Consejo Provincial de Seguridad Vial, para diseñar, en forma conjunta con técnicos en educación, los contenidos de Educación Vial y la metodología con la cual serán impartidos.
- b) Diseñar, en el marco del Consejo Provincial de Seguridad Vial, y conjuntamente con técnicos en educación, cursos para docentes.
- c) Otorgar a estos cursos para docentes puntaje que se acredite en su carrera profesional.
- d) Asegurar la continuidad de la representación de la Secretaría de Educación en el Consejo Provincial de Seguridad Vial.
- e) Coordinar, en el marco del Consejo Provincial de Seguridad Vial, el accionar de la Secretaría de Educación y los Municipios.

#### Área E: Salud

- a) Brindar todo el apoyo necesario al equipo del Servicio Provincial de Emergencias.
- b) Centralizar operativamente la decisión acerca de la atención al siniestrado, para que se resuelvan regionalmente todos los casos que sea posible.
- c) Equipar los hospitales y centros de salud, especialmente los periféricos, en base a un plan técnicamente racional.
- d) Capacitar los recursos humanos necesarios, en base a un plan coherente y sustentable, tanto en lo referente a los centros de salud de toda la provincia como al Servicio Provincial de Emergencias.

#### Área F: Legislación

Se debe impulsar el acuerdo en la Legislatura para resolver los temas pendientes, sobre todo el de Licencias de Conducir y la creación del REPAT.

Si bien la demora lleva a pensar en la necesidad de un Decreto por parte del Ejecutivo, hay que tener en cuenta que es un tema sensible a los Municipios y su autonomía.

#### Área I: Instituciones

- a) Se debe fortalecer el Consejo Provincial de Seguridad Vial, asegurando:
  - a1) La participación activa y permanente de todas las áreas oficiales involucradas, a través de funcionarios del mayor nivel decisional posible, asistidos por técnicos competentes.
  - a2) Un fluido contacto de dicho Consejo Provincial con las máximas autoridades provinciales y municipales.
  - a3) Profundizando la participación de organizaciones no gubernamentales: especializadas en la temática, empresariales, gremiales, de carácter general, etc.
  - a4) Otorgando al Consejo Provincial un presupuesto, que permita financiar sus necesidades operativas, garantice la continuidad de sus acciones, y demuestre la intención real de las autoridades provinciales de ocuparse del tema, lo que permitirá sumar recursos provenientes del sector privado y de organismos internacionales.
- b) Poner en marcha los mecanismos conducentes a la realización efectiva de la Revisión Técnica Vehicular Obligatoria, que se encuentran en trámite.
- c) Crear el REPAT (Registro Provincial de Antecedentes del Tránsito).

**RECOMENDACIONES,  
BASADAS EN LOS  
DIAGNÓSTICOS  
PREVIOS, PARA  
EL CONJUNTO DEL  
SISTEMA DE SEGURIDAD  
VIAL**

- a) Realizar una reformulación provincial del Programa Nacional de Seguridad Vial, para adaptarlo a las circunstancias locales, y con ello hacerlo efectivamente realizable.
- b) Fortalecer el Consejo Provincial de Seguridad Vial.
- c) Colocar el tema en la “agenda” de las autoridades provinciales y de la sociedad.
- d) Dar continuidad, coherencia, integralidad y alto perfil a las acciones.
- e) Utilizar más los recursos y experiencias que existen a nivel nacional e internacional.

**RECOMENDACIÓN  
ACERCA DE CUALES  
SERÍAN LAS  
INSTITUCIONES  
INDICADAS PARA  
LIDERAR UN ACCIONAR  
CONJUNTO, SISTÉMICO  
Y PERMANENTE**

- a) La Secretaría de Transporte de la Provincia sería la institución indicada para liderar un accionar conjunto.
- b) Debe mejorar la capacidad operativa de la Dirección y Subdirección de Transporte, que operativamente conducen el Consejo Provincial de Seguridad Vial.
- c) Debe computarse como una situación propicia el hecho de pertenecer al Ministerio de Seguridad, al igual que la Policía de la Provincia, y de contar con la Policía de Seguridad Vial, conducida operativamente por la Secretaría de Transporte y administrativamente por la Policía Provincial y la Secretaría de Seguridad.
- d) Debe apoyarse en organismos clave: Secretaría de Salud, Secretaría de Educación, Vialidad Provincial y Municipalidad de San Miguel de Tucumán.
- e) Un segundo círculo debe incluir a los demás Municipios, con los cuales hay que lograr resolver las cuestiones de competencia institucional.
- f) Un tercer círculo está integrado por los sectores no gubernamentales: organizaciones sociales especializadas y no especializadas, organizaciones empresarias y sindicales, la prensa.



**VERIFICACIÓN ACERCA  
DEL INTERÉS Y  
POSIBILIDAD DE  
REALIZAR UN  
PROYECTO PILOTO EN  
ALGUNA ZONA DE LA  
PROVINCIA,  
INVOLUCRANDO TODOS  
LOS ELEMENTOS  
NECESARIOS.**

- a) En la Provincia de Tucumán se realiza habitualmente un esfuerzo especial en materia de Seguridad Vial en época de zafra, en las zonas correspondientes.
- b) Podría realizarse un Proyecto Piloto en los Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) más importantes, especialmente en la capital provincial, involucrando vialidad, educación, salud, transporte, educación y control, tanto del nivel provincial como municipal.
- c) Creemos que habría buena disposición de los distintos organismos para una acción de este tipo.